

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E NATURAIS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

**A Expansão Centro-Metropolitana da Grande Vitória nos
Principais Eixos Viários**

Kéliton Oliveira Ferreira

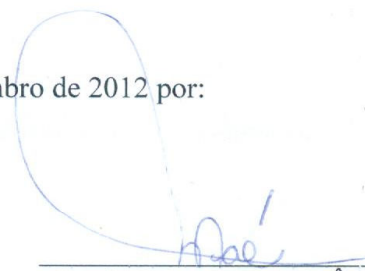
Vitória
Setembro de 2012

“EXPANSÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA NOS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS”

Keliton Oliveira Ferreira

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovada em 19 de Setembro de 2012 por:



Prof.^a. Dr.^a. MARIA INÊS FAÉ - Orientadora - UFES



Prof. Dr. ANDRÉ LUIZ NASCENTES COELHO – Co-Orientador – UFES



Prof.^a. Dr.^a MARTHA MACHADO CAMPOS - UFES



Prof.^a. Dr.^a VANIA BARCELLOS GOUVEA CAMPOS – IME

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

F383e Ferreira, Kéliton Oliveira, 1981-
A expansão Centro-Metropolitana da Grande Vitória nos
principais eixos viários / Kéliton Oliveira Ferreira. – 2012.
159 f. : il.

Orientador: Maria Inês Faé.

Coorientador: André Luis Nascentes Coelho.

Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal
do Espírito Santo, Centro de Ciências Humanas e Naturais.

1. Crescimento Urbano. 2. Vitória, Região Metropolitana de
(ES). I. Faé, Maria Inês. II. Coelho, André Luiz Nascentes. III.
Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências
Humanas e Naturais. IV. Título.

CDU: 91

“A maior necessidade do mundo é de homens que não se comprem nem se vendam; homens que no íntimo da alma sejam verdadeiros e honestos; ... cuja consciência seja tão fiel ao dever como a bússola o é ao polo; homens que permaneçam firmes pelo que é reto, ainda que caiam os céus”. Ellen G. White, Educação.

Agradeço aos meus pais por sempre me incentivarem, minha esposa que tanto me apoiou, e a minha orientadora que não me deixou desistir.

AGRADECIMENTOS ESPECIAIS

O primeiro lugar nos meus agradecimentos é dedicado a Deus, que me colocou no mestrado, e, nos momentos mais difíceis, estava ao meu lado me iluminando e direcionando meus pensamentos.

A minha família, que desde sempre, me mostrou que eu era capaz de alcançar meus objetivos, principalmente ao meu pai, Odilon Edson Ferreira, e a minha mãe, Lairdes de Oliveira Ferreira, que sempre nos concederam as condições de educação que eles próprios não tiveram.

A minha amiga e esposa Janaina Oliveira Amaral Ferreira, que me dava esperanças nos momentos de angústia, teve paciência nas situações estressantes, e se alegrou comigo ao término de cada etapa.

De forma toda especial a minha orientadora, a Professora Dr^a Maria Inês Faé, que foi a grande responsável pela conclusão de mais esta etapa em minha vida acadêmica, pois me mostrava que eu era capaz e acreditava em mim, mesmo quando eu mesmo desacreditava.

Ao Professor André Luiz Nascentes Coelho, que também esteve presente, me orientando e ajudando a encontrar a melhor solução em meio às dificuldades.

Aos meus amigos pelo apoio.

A turma de 2009 que me deu força no início do trabalho e compartilhou comigo os momentos felizes e também os desanimadores.

Ao corpo docente do PPGG/UFES, pelas discussões acaloradas em sala e pela colaboração ao longo da produção do trabalho final.

A secretária Isadora, pois sempre me atendeu com todo carinho, e talvez eu não estivesse chegado até aqui não fosse sua intercessão junto a professora para que eu me matriculasse como aluno ouvinte em 2009.

Aos órgãos que me ajudaram no decorrer da pesquisa.

E a todos que colaboraram, direta ou indiretamente, em minha jornada de mestrando até aqui.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
2. METODOLOGIA	23
3. AS AGLOMERAÇÕES URBANAS.....	25
3.1 URBANIZAÇÃO NO BRASIL	26
3.1.1 Período Industrial.....	28
3.1.2 Contexto Atual.....	30
3.1.3 Influências econômicas.....	31
3.2 REGIÕES METROPOLITANAS	36
3.2.1 A formação de Regiões Metropolitanas no Brasil.....	36
3.2.2 Classificações e funções na Hierarquia Urbana.....	39
4. A EXPANSÃO URBANA CENTRO-METROPOLITANA.....	43
4.1 A REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA	47
4.1.1 Formação e contexto.	48
4.1.2 Modificações e evolução.	53
4.2 ETAPAS DO CRESCIMENTO	55
4.2.1 Primeiro período	55
4.2.2 Segundo período.....	59
4.2.3 Terceiro período.....	61
4.3 A RELAÇÃO DOS SISTEMAS VIÁRIOS COM A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL.....	63
4.3.1 A influência dos condicionantes naturais na expansão urbana marginal aos eixos viários.....	64
4.3.2 A influência do padrão rodoviário na expansão periférica pouco adensada.....	69

4.3.3 A reciprocidade entre a ampliação do atendimento pelo transporte coletivo e a expansão da mancha urbana.....	75
5. A AMPLIAÇÃO DA MALHA.....	82
5.1 A REDE VIÁRIA.	84
5.2 AS VIAS ATENDENDO A DEMANDA.....	89
5.2.1 A construção de vias em locais já povoados.	91
5.2.2 As vias e os empreendimentos imobiliários.....	96
5.3 LOCALIZAÇÃO DOS DISTRITOS INDUSTRIAIS.....	106
6. CRESCIMENTO OCONÔMICO E MOBILIDADE	116
6.1 AS CONSEQUÊNCIAS DO TRANSPORTE DE CARGAS NA MOBILIDADE URBANA	120
6.2 OS CENTROS COMERCIAIS E A ABSORÇÃO DE MÃO-DE-OBRA	129
7. PERSPECTIVAS FUTURAS.....	140
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	150
REFERÊNCIAS.....	154

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização da área de estudo.....	20
Figura 2: Foto do Pelourinho, Salvador-BA.....	27
Figura 3: Foto do Viaduto do Chá, São Paulo/1930	29
Figura 4: Mapa da rede viária da região Centro-Metropolitana da Grande Vitória .	33
Figura 5: Foto da Rodovia do Contorno	34
Figura 6: Foto da Rodovia Norte-Sul.....	34
Figura 7: Foto da Av. Carlos Lindemberg.....	35
Figura 8: Foto da Av. Maruípe.....	35
Figura 9: Mapa das regiões metropolitanas brasileiras em 2007	38
Figura 10: Mapa da primeira classificação da rede urbana brasileira – 1966	39
Figura 11: Mapa da rede urbana brasileira – 2007.....	40
Figura 12: Mapa da região polarizada pela Grande Vitória	42
Figura 13: Mapa da imagem de satélite da área centro-metropolitana com destaque para a área urbana	46
Figura 14: Foto de Vitória no século XIX.....	49
Figura 15: Foto da Vale – Arcelor Mital Tubarão / 2011	51
Figura 16: Foto do CIVIT II.....	57
Figura 17: Mapa comparativo da mancha urbana de 1983 e 2008	52
Figura 18: Mapa da mancha urbana, vias e relevo da Capital e imediações	66
Figura 19: Mapa da influência do relevo nos eixos viários	67
Figura 20: Ilustração do padrão metroviário	70
Figura 21: Ilustração do padrão rodoviário	71
Figura 22: Núcleos urbanos centro-metropolitano com base no padrão rodoviário	74
Figura 23: Mapa da mancha urbana e linhas do TRANSCOL em 1980.....	79
Figura 24: Mapa da mancha urbana e linhas do TRANSCOL em 2008.....	80
Figura 25: Mapa da malha viária em 2010	85
Figura 26: Mapa do complexo portuário, principais ferrovias e rodovias federais no espírito santo.....	87
Figura 27: Foto do Terminal de Vila Velha	89
Figura 28: Foto da construção da Terceira Ponte na década de 1980.....	98
Figura 29: Fotos da Praia da Costa nas décadas de 1970 e 1990.....	99

Figura 30: Foto da Terceira Ponte, 2012.....	100
Figura 31: Mapa dos lançamentos imobiliários pelas grandes incorporadoras na Grande Vitória de 2006 a 2008	104
Figura 32: Foto da primeira alça da Terceira Ponte	105
Figura 33: Foto de um Porto Seco do ES.....	109
Figura 34: Localização dos Portos Secos	110
Figura 35: Foto do Centro Industrial de Vitória.....	112
Figura 36: Foto da entrada do TIMS	113
Figura 37: Rodovia do Contorno	114
Figura 38: Mapa das áreas industriais da serra e sua relação com o crescimento urbano e eixos viários	115
Figura 39: A dificuldade na mobilidade ocasionada pelo shopping Mestre Álvaro na Serra	118
Figura 40: Principais componentes econômicos	119
Figura 41: Acidentes com caminhões nas BRs 262 e 101 em Cariacica	127
Figura 42: Acidente com carreta na BR-101 em Carapina.....	128
Figura 43: Esquemas de segregação urbana.....	130
Figura 44: Foto do Pólo de Confecções da Glória – Vila Velha.....	134
Figura 45: Mosaico de fotos do Centro de Vitória	136
Figura 46: Foto de Campo Grande – Cariacica.....	136
Figura 47: Foto da Av. Expedito Garcia em Campo Grande – Cariacica	136
Figura 48: Foto da Avenida Central em Laranjeiras	137
Figura 49: Mapa mostrando os novos projetos viários	146
Figura 50: Mapa da evolução da mancha urbana com projeção para 2030.....	149

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População rural e urbana do Brasil de 1940 a 2010.....	30
Tabela 2: População rural e urbana do Espírito Santo de 1940 a 2010	45
Tabela 3: População economicamente ativa do Espírito Santo por setor de atividade de 1970 e 1980	56
Tabela 4: Quadro resumo dos eixos viários, pólos, ações centralizadoras e área urbana entre 1980 e 2030.	148

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: População rural e urbana do Brasil de 1940 a 2010.....	18
Gráfico 2: Variação da população rural e urbana brasileira de 1940 a 2010.....	31

LISTA DE SIGLAS

AGLURB – Aglomerado Urbano
ASEVILA – Associação dos Empresários de Vila Velha
BNH – Banco Nacional da Habitação
CESAN – Companhia de Saneamento do Espírito Santo
CETURB – Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória.
CIVIT – Centro Industrial de Vitória.
CMGV – Conselho Metropolitano da Grande Vitória
COMDEVIT – Comitê Metropolitano do Desenvolvimento da Grande Vitória
COPI – Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória.
CPMV – Comitê de Planejamento Metropolitano da Grande Vitória
CST – Companhia Siderúrgica de Tubarão.
CTM – Câmaras Técnicas Metropolitanas
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce.
DETRAN – Departamento de Trânsito
DNER – Departamento Nacional de Estradas e Rodagens
EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
ELMRJ – Eixo Leste Metropolitano do Rio de Janeiro
EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuária
EMBRATEL – Empresa Brasileira de Telefonia
ES – Espírito Santo
ESCELSA – Companhia Energética do Espírito Santo
FUNDAP – Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias
FUNDEVIT – Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória
FUNRER – Fundo de Recuperação Econômica do Espírito
GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes
GV – Grande Vitória
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IJSN – Instituto Jones dos Santos Neves
IPK – Índice de Passageiros por Quilômetro
LC – Lei Complementar
PAITT – Plano de Ação Imediata de Transportes e Transito

PDTU – Plano Diretor de Transportes Urbanos

PEA – População Economicamente Ativa

PMM – Programa de Mobilidade Metropolitana

PRODESPOL – Programa de Despoluição dos Ecossistemas Costeiros do Espírito Santo

RJ – Rio de Janeiro

RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória.

RODOSOL – Rodovia do Sol

SP – São Paulo

SUDENE – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

TELEST – Companhia Telefônica do Espírito Santo

TIMS – Terminal Internacional Multimodal da Serra

TRANSCOL – Transporte Coletivo

TVV – Terminal de Vila Velha

UFES – Universidade Federal do Espírito Santo.

VBP – Valor Bruto da Produção

RESUMO

Em virtude da explosão urbana ocorrida no final do século XX, várias cidades brasileiras se agregaram resultando em uma rede continua de comunidades urbanas denominada conurbação ou região metropolitana. Fenômeno semelhante aconteceu na Grande Vitória cuja Região Metropolitana foi oficialmente criada em 21/02/1995 e, atualmente, agrega sete municípios. Quatro deles se destacam formando uma área que, nesse estudo é denominada de área Centro-Metropolitana, composta por Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica. Uma série de fatores são responsáveis pela ampliação da mancha urbana, dentre eles o crescimento populacional e econômico e os aspectos naturais locais. Contudo, o fator transporte ocupa posição importante entre eles, visto que propicia a mobilidade de pessoas e de negócios e a interligação dos espaços construídos. Neste trabalho são apresentadas a relação de interdependência entre os principais eixos viários centro-metropolitanos e o avanço da área urbana, tomando por base a influência dos distritos e áreas industriais, a atuação do mercado imobiliário, a importância do transporte coletivo e também os aspectos geográficos envolvidos, como o relevo e a hidrografia. O modal rodoviário e a malha viária são relacionados à configuração espacial na mancha urbana. Projetos futuros e em implantação são analisados com o auxílio de Sistema de Informações Geográficas para traçar uma perspectiva das direções dos fluxos urbanos e, a partir de então, supor como será no futuro. Os resultados desse estudo evidenciaram a interdependência entre expansão urbana e eixos viários, através da observação de algumas áreas na região centro-metropolitana, onde a implantação de grandes vias contribuiu para a expansão ou adensamento urbano, ou mesmo o inverso. Todas as áreas de prováveis crescimentos da malha urbana estão entre aquelas com perspectivas de receber grandes investimentos em infraestrutura viária.

Palavras chave: Região Metropolitana, Transporte, Mobilidade

ABSTRACT

Due to the urban growth that occurred in the late twentieth century, many Brazilian cities were aggregated resulting in a continuous network of urban communities called conurbation or metropolitan area. A similar phenomenon happened in Greater Vitoria, whose metropolitan area was officially created in 21/02/1995, and currently comprises seven counties. Four of them stand out forming an area which in this study is called the Central Metropolitan Area, composed by Vitoria, Vila Velha, Serra, and Cariacica. A number of factors are responsible for the expansion of the urban area, including population and economic growth and environmental aspects. However, the transport factor has an important position among them, since it provides the mobility of people and businesses, and interconnection of built spaces. This study presents the interdependence between major roads and the urban occupied area, based on the influence of the districts and industrial areas, the performance of the housing market, the importance of public transportation and geographical aspects like relief and hydrograph. The road transport and its network are related to the spatial configuration of the urban sprawl. Actual and future projects are analyzed with the help of Geographic Information System to predict the vectors of urban flow growth. The results of this study highlighted the interdependence between urban sprawl and the road system, through the observation of some areas in the central metropolitan where the establishment of major roads contributed to the expansion or urban density, or the other way round. Areas that are likely to growth are among those which have prevision of receiving large investments in road infrastructure.

Key words: Metropolitan Region, Transport, Mobility

1. INTRODUÇÃO

As abordagens de cunho sociológico mostram a relação do grupo social com o espaço. O espaço não é simplesmente o fruto de ações sociais realizadas sobre ele, ele também interfere e se relaciona com as práticas sociais em questão. De acordo com MARX (1859), o modo de produção da vida material atua como condicionante ao processo de vida social, assim, são as relações de produção que determinam as características do espaço social.

Segundo LEFEBVRE (1974), o espaço social não é apenas mais um produto, ele engloba todas as coisas produzidas que se interagem de forma recíproca nele. Para o autor, a relação existente entre produção e espaço pode ser dividida em três sub-espacos distintos, o espaço produzido e consumido em sua materialidade, o espaço da produção, ou repartição da produção no espaço, e por último o espaço produzido em seu processo, que busca a compreensão dos interesses envolvidos em sua produção material, considerando que o espaço não pode ser entendido como apenas mais um produto em meio a tantos outros, mas sim como um agente que interage em todas as etapas do processo, não atuando como uma mera área de recepção da produção alheia.

Desde os primórdios da humanidade os transportes são de fundamental importância para o desenvolvimento da sociedade, atuando como limitador ou facilitador ao crescimento e integração dos diversos lugares, nas mais distintas partes do mundo. “O crescimento e o desenvolvimento econômico e social de uma aglomeração humana dependem, em grande parte, da facilidade da troca de informações e produtos com outras localidades.” (FERRAZ, 2004, pág. 21). A partir do início do século XI com os fundamentos do capitalismo, e posteriormente com o desenvolvimento mais acelerado da fase comercial através das Grandes Navegações, promovidas pelas nações européias reinantes na referida época, os sistemas de transportes foram paulatinamente ganhando importância no cenário econômico mundial.

No Brasil a opção pelo transporte rodoviário se sobressai em detrimento de outras modalidades, como fica evidente na tão conhecida frase do então prefeito e governador de São Paulo que posteriormente seria presidente da República, ¹Washington Luis Pereira de Sousa, “Governar é abrir estradas”. Posteriormente se consolidou com a mudança da capital para Brasília e sua integração rodoviária com o restante do país.

Atualmente, a crescente ² globalização necessita de meios que contribuam para uma eficiente integração mundial aumentando a fluidez dos transportes de mercadorias, pessoas e informações, principalmente dos que ainda não podem ser transportados pelos sistemas de satélites como as informações, neste caso, as mercadorias e as pessoas. Sendo assim torna-se cada vez mais necessário que se “encurte” as distancias, promovendo meios que façam as mercadorias chegarem ao seu objetivo no menor tempo possível.

Nas últimas décadas, o Brasil vem apresentando uma crescente urbanização. Em consequência, há o surgimento de aglomerações cada vez maiores e a formação de regiões metropolitanas. O gráfico 1 ilustra o crescimento populacional urbano e a diminuição da população rural, no período de 1940 a 2010.

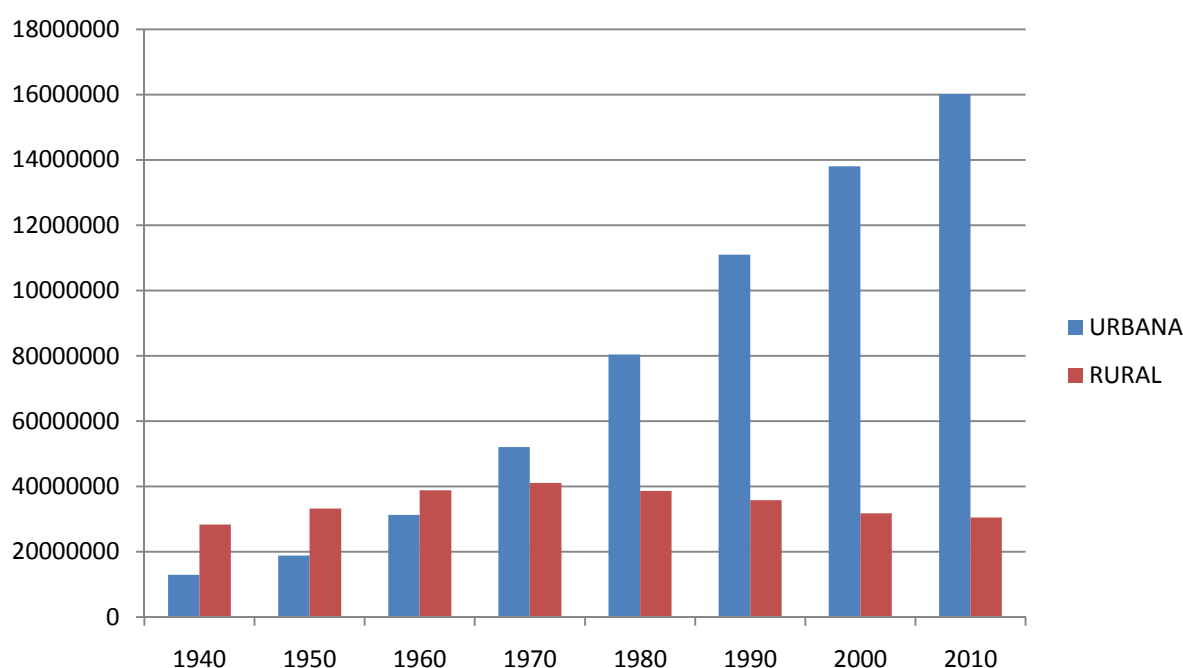


GRÁFICO 1: POPULAÇÃO RURAL E URBANA NO BRASIL DE 1940 A 2010
Fonte: Censos Demográficos do IBGE / 1940 a 2010. Elaborado pelo autor.

Aliado ao fenômeno urbano que ocorre no Brasil, é também de grande conveniência ressaltar os fatores envolvidos neste acelerado crescimento das cidades, tanto em área quanto em população. Várias são as consequências decorrentes deste processo, como a formação de distritos industriais, o surgimento de novos bairros e condomínios e centros comerciais dentre outros, contudo o fator transporte e suas vias, perpassam por todos, promovendo a interligação dos diversos fluxos, seja de cargas ou de pessoas.

Juntamente com a expansão da mancha urbana, também ocorreu na Região Metropolitana da Grande Vitória um grande aumento no número de vias e ampliação das existentes, visto que houve um aquecimento da economia capixaba e com isso uma ampliação nos fluxos. Atualmente somente a capital possui 524 km de vias, todas urbanas. Na Figura 1 observa-se a localização da área de estudo, que compreende a primeira formação da Região Metropolitana da Grande Vitória, formada por Vitória, Vila Velha, Serra, Cariacica e Viana.

LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

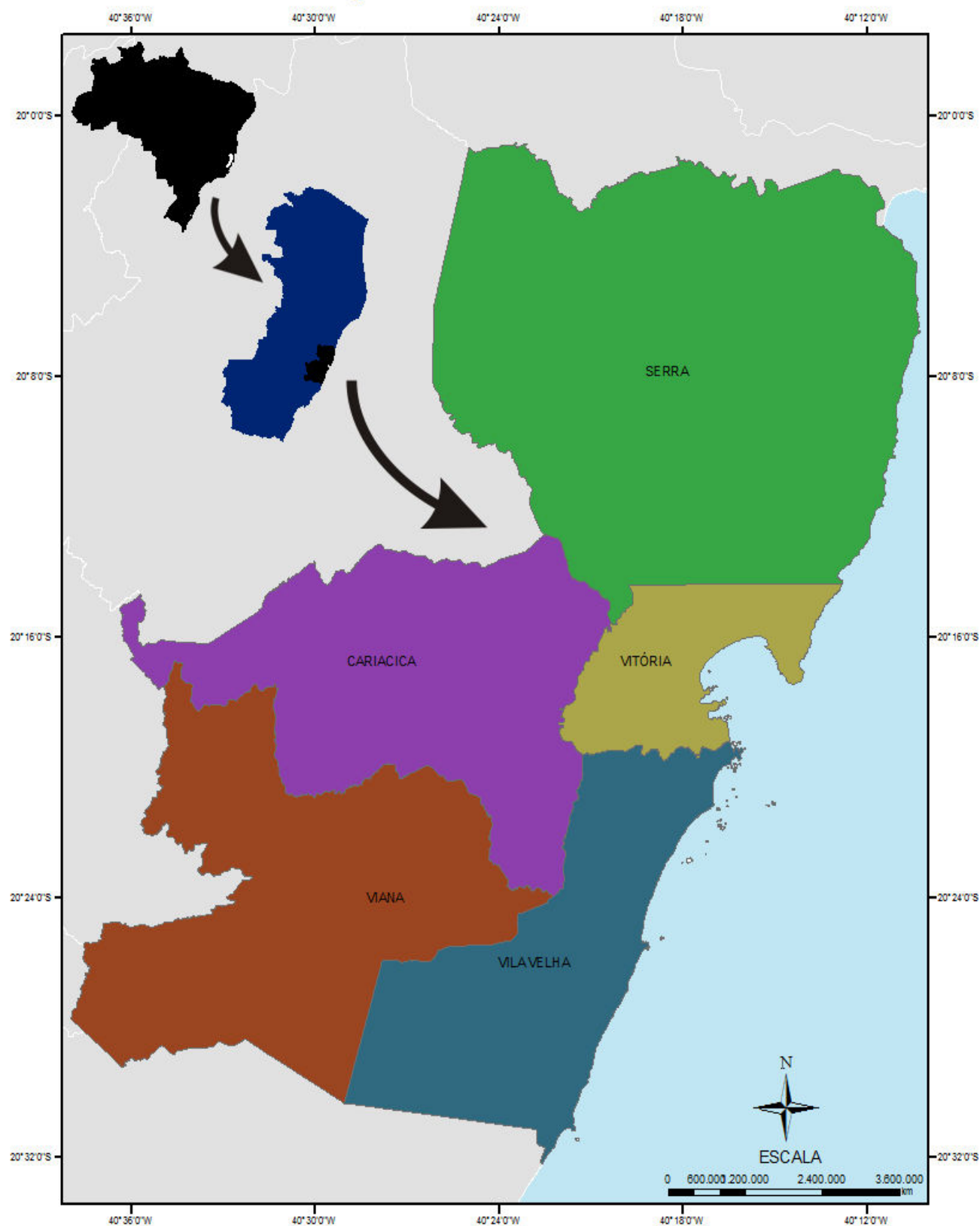


FIGURA 1: MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Fonte: Geobases (2010). Elaborado pelo autor.

Considerando a possível relação entre a ampliação da área urbana e o aumento da malha viária, surge a necessidade de se realizar uma análise dos fatores envolvidos, sejam das vias atendendo a uma demanda criada pelas áreas urbanas ou mesmo o inverso, quando as vias são criadas de modo a atender uma demanda futura, o que em muitos casos acaba por acelerar o processo.

Em virtude dos fatos apresentados, um estudo mais aprofundado da relação entre a expansão de uma área urbana e seus principais eixos viários, vem objetivando auxiliar na compreensão do fenômeno e suas relações de interdependência na área central da RMGV - Região Metropolitana da Grande Vitória.

A RMGV é atualmente composta por sete municípios, Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica, Viana, Guarapari e Fundão, no entanto, na data de sua criação em 21 de fevereiro de 1995, pertencia a ela apenas os cinco primeiros municípios citados, os quais apresentam maior conurbação e integração, compondo o a área de estudo abrangida pelo presente trabalho, a qual denomino área “centro-metropolitana”, visto que se localiza na área mais central da região e se expande para as áreas periféricas.

1.1 OBJETIVO GERAL

- Analisar a relação de interdependência entre a expansão da mancha urbana centro-metropolitana da Grande Vitória e a ampliação do sistema viário de transporte no período compreendido entre 1980 e 2010.

1.1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Usar a ferramenta Sistema de Informações Geográficas integrado a dados e técnicas de Sensoriamento Remoto na elaboração e análise de mapas.

- Detectar as áreas mais e menos adensadas da região metropolitana da Grande Vitória nas margens dos grandes eixos viários;
- Apresentar as possíveis áreas de expansão/estagnação da área de estudo com base nos dados obtidos e na observação das direções dos fluxos de crescimento;
- Verificar a relação dos principais eixos viários com a formação de distritos industriais e pólos comerciais.
- Apresentar a relação do relevo com o traçado viário e a expansão da mancha urbana.

2. METODOLOGIA

As atividades foram iniciadas com a busca de subsídio teórico que embasasse a temática a ser desenvolvida, para tanto foram levantadas bibliografias com respeito aos seguintes assuntos:

- Crescimento urbano e a formação de regiões metropolitanas no Brasil;
- Sistemas viários como um fator de expansão urbana centro-periferia;
- Localização estratégica dos empreendimentos comerciais e industriais dentro da mancha urbana.

Concomitantemente foi realizado um levantamento de dados³ junto ao IBGE, IPEA, CETURB, SINDUSCON, IJSN e Prefeituras, que pudessem dar suporte a pesquisa e contribuíssem na definição de resultados.

- Dados gerais sobre as principais áreas urbanas brasileiras;
- Primeiras regiões industriais do Brasil;
- Levantamento histórico sobre a formação de regiões metropolitanas no Brasil e em específico a Grande Vitória;
- Surgimento de bairros e a criação de linhas do TRANSCOL;
- Números da movimentação de cargas e os principais trajetos;
- Novos empreendimentos imobiliários e a valorização do solo;
- Investimentos públicos feitos em função dos transportes em alguns períodos.

Posteriormente ao levantamento dos referidos dados, a utilização de imagens de satélite trabalhadas e analisadas em SIG⁴ – Sistema de Informações Geográficas - viabilizam uma análise mais concisa dos resultados e uma comparação mais eficiente dos fatores, por permitir uma melhor definição visual em área, linhas ou pontos do que se pretende focar.

³ Informações demográficas, naturais, industriais, comerciais, de mobilidade, etc,

⁴ Conjunto de funções automatizadas, que fornecem aos profissionais, capacidades avançadas de armazenamento, acesso, manipulação e visualização de informação georreferenciada. (FITZ, 2008)

A produção de mapas possibilitam um trabalho com maior qualidade, como:

- A mancha urbana dos municípios da área de estudo de 1980 a 2008;
- Expansão da malha viária de 1980 a 2008;
- Identificação da mancha urbana e da vegetação utilizando falsa cor;
- Influência do relevo nos eixos viários;
- Mapas comparando os diversos dados apresentados;
- Localização dos distritos industriais e demais pólos empregatícios;
- Principais trajetos de cargas;
- Locais de moradia;
- Produto final mostrando as áreas com tendências a expansão e a retração.

A partir de então uma série de outras ações tornam-se possíveis, como a análise e a comparação dos vários dados adquiridos bem como também a definição de resultados com base nos diversos produtos confeccionados no decorrer da pesquisa, sejam cartográficos ou mesmo tabelas, gráficos, fluxogramas, e outros que se tornem necessários.

3. AS AGLOMERAÇÕES URBANAS

Diferentemente das cidades europeias do século XVI, que eram na verdade o centro da revolução burguesa, as cidades da América Ibérica⁵ tinham função apenas como cidades burocráticas, detentoras de localização estratégica e de aparelhos que fizessem a ligação da produção com a circulação internacional de mercadorias. Posteriormente, em virtude tanto de mudanças na fonte geradora de riquezas, como na forma como ela era feita, surgem alterações nas formas, fatores e índices de crescimento, e também na localização dentro do território.

A separação entre a cidade e o campo poderá ser entendida, também, como separação do capital e da propriedade territorial, como o começo da existência e desenvolvimento do capital como algo independente da propriedade da terra – o começo da propriedade que tem por base, somente, o trabalho e a troca. (MARX, 1977. Pág. 119)

Portanto, a medida que as transformações foram ocorrendo no modo de produção, seja na mudança da predominância rural para a urbana, ou mesmo dentro do espaço urbano, foi alterando também a forma de produção das cidades e as relações dentro do espaço urbano produzido.

Segundo Henri Lefebvre (2004) a sociedade contemporânea tende a uma urbanização total, justificada pela observação do fato de as atividades agrícolas estarem cada vez mais subordinadas as atividades urbanas, assim como também pela ampliação do tecido urbano. Contudo o autor aponta que ao mesmo tempo que essas evidências mostram, elas também ocultam a atual fase da urbanização. A hipótese da urbanização total como tendência está associada à composição da sociedade urbana, que hoje é idealizada e amanhã poderá ser concretizada se esta tendência urbanista e urbanizadora se mantiver.

⁵ Sob o domínio de Portugal e Espanha, países da Península Ibérica.

3.1 A URBANIZAÇÃO NO BRASIL

A formação do urbano no Brasil encontra-se estreitamente relacionada com a formação da economia colonial que se prestava a uma função dentro da divisão social do trabalho. Segundo Corrêa (1978), o período inicial de formação de núcleos urbanos, é o mesmo em que ocorre a expansão do mercantilismo no mundo ocidental, e neste contexto o Brasil se insere como agroexportador, tendo no campo sua principal fonte de receita, primeiro com o pau-brasil, posteriormente com a cana-de-açúcar e vários outros gêneros agrícolas, sem contar os produtos da pecuária e também da mineração, que foram de grande importância na economia colonial e contribuíram grandemente para a formação de núcleos urbanos, mesmo que neste momento exercessem função isolada dentro do território nacional, mais integrado com o mercado interno do que com as demais áreas urbanas dentro das fronteiras brasileiras.

Sem compreender o caráter dessa urbanização como o centro do capital comercial e de todas as atividades ligadas a ela, dificilmente se pode entender o fato de que a urbanização no Brasil, desde a colônia e principalmente no século XIX, avança a passos mais largos do que aqueles que nos acostumamos a entender. (OLIVEIRA, 1978. Pág. 38)

De acordo com Corrêa (1978), a cidade de Salvador, primeira capital brasileira, foi uma das principais cidades brasileiras do referido período. Considerando que a colonização do país se deu inicialmente pelo nordeste, ela atuava como entreposto entre a economia colonial local e a metrópole, via transporte marítimo no Oceano Atlântico.

A Figura 2 mostra o Pelourinho, localizado em Salvador, um dos recantos coloniais que ainda sobrevivem as mudanças urbanísticas que o Brasil passou ao longo dos séculos.



FIGURA 2: FOTO DO PELOURINHO, SALVADOR-BA

Fonte: www.ba.gov.br acessado em 14 de novembro de 2011

Grande parte das cidades constituíram-se então com um padrão litorâneo, localizando-se estrategicamente em grandes planícies agricultáveis e próximas a baías e enseadas com potencial a constituição de portos. Inicialmente surgiram no nordeste do Brasil, visto que também serviam ao capital reinante como o local onde se localizavam os aparelhos públicos e privados voltados a exportação pelos portos ali localizados. O surgimento de outras atividades econômicas também contribuiu para o crescimento de núcleos urbanos em áreas mais interiores, como foi o caso do café para São Paulo e as minas de ouro para Ouro Preto. Contudo, o produto proveniente destas novas atividades também era voltado ao mercado externo, o que remetia também a importância de outras cidades portuárias que fizessem a ligação com o mercado europeu.

Neste período, como a principal fonte propiciadora de crescimento estava ligada a terra, a oscilação de sua produção também determinava os índices de crescimento, mesmo que fossem apenas em pequenos períodos. Também há de ressaltar o fato de que a competição entre os produtos explorados em concomitância criava também um cenário não favorável a um desenvolvimento homogêneo dos núcleos urbanos

de então. O molde de sustentação das cidades baseados nos latifúndios ao redor não propiciou uma rede de integração entre as áreas urbanas da colônia, no entanto contribuiu para que, mesmo que um tanto quanto isoladas, se formassem grandes cidades.

3.1.1 PERÍODO INDUSTRIAL

O modo de produção agrícola monocultor⁶ vigente no Brasil até o final do século XIX opunha-se ao surgimento de uma divisão do trabalho, mesmo no meio urbano, visto que era pautado no trabalho compulsório não remunerado, pois neste momento a mão-de-obra escrava era a que movia a economia brasileira, não viabilizando a formação de um mercado consumidor que motivasse um desenvolvimento industrial.

A indústria é uma função principal do moderno desenvolvimento urbano. Teoricamente, a indústria pode conter, em relação às regiões vizinhas, efeitos globais que não sejam só monetários: pode transformar produtos locais e redistribuí-los pela periferia, o que implica um maior ou menor recrutamento de mão-de-obra nas localidades vizinhas... A importância entre industrialização e urbanização já foi bem posta em evidência como processo característico dos países em vias de desenvolvimento... a indústria foi – e continua a ser – capaz de suscitar a criação de numerosas cidades ou, pelo menos, de numerosos bairros operários, alguns dos quais se transformaram em verdadeiras cidades. (BEAUJEU-GARNIER, 1997. Pág. 53, 54)

Com a industrialização, iniciada em fins do século XIX, no meio urbano, a massa de capitais e o processo de acumulação passa a ser sediado nas cidades. A industrialização impõe então um ritmo de crescimento urbano no Brasil muitas vezes até maior que o próprio crescimento industrial. A instalação de indústrias no meio urbano se dá neste início em virtude do fato de inexistir uma divisão social do trabalho no interior da sociedade agrícola, tornando a sua localização nas cidades imprescindível para seu sucesso.

⁶ Inicialmente o ciclo da cana-de-açúcar, depois do café, o cacau, a laranja, a soja e vários outros até os dias atuais.

A partir dos anos de 1930 é que a urbanização brasileira realmente se acelera, sendo impulsionada pela industrialização crescente que atraía uma grande massa de trabalhadores para as cidades, em número muitas vezes maior que o absorvido pelas fábricas, como comenta Oliveira (1978). O meio urbano não estava preparado para sustentar, em termos de qualidade e organização social, este contingente populacional crescente, fazendo com que o crescimento fosse desorganizado e desordenado, surgindo assim áreas periféricas e pouco atendidas pelos atores urbanos necessários para dar qualidade de vida a população, como vias urbanizadas, sistema de transporte público, estruturas de saúde, educação, cultura, lazer e vários outros. A Figura 3 mostra a cidade de São Paulo no período inicial de seu ciclo industrial, que viria a ser, nas décadas subseqüentes, a cidade mais industrializada do Brasil.



FIGURA 3: FOTO DO VIADUTO DO CHÁ, SÃO PAULO/1930

Fonte: Acervo Histórico de São Paulo, disponível em www.sp.gov.br acesso em 25 de maio de 2012.

3.1.2 CONTEXTO ATUAL

A urbanização brasileira, que já vinha ganhando força a partir dos anos 1930, sofreu grandes alterações a partir da década de 1950, passando a ter uma maior tendência em se aglomerar no meio urbano, como observado na Tabela 1.

TABELA 1 - POPULAÇÃO RURAL E URBANA NO BRASIL DE 1940 A 2010

ANO	URBANA		RURAL		TOTAL
	%	TOTAL	%	TOTAL	
1940	31,31	12.900.000	68,69	28.300.000	41.200.000
1950	36,15	18.800.000	63,85	33.200.000	52.000.000
1960	44,65	31.300.000	55,35	38.800.000	70.100.000
1970	55,90	52.100.000	44,10	41.100.000	93.200.000
1980	67,56	80.400.000	32,44	38.600.000	119.000.000
1990	75,61	111.000.000	24,39	35.800.000	146.800.000
2000	81,27	138.000.000	18,73	31.800.000	169.800.000
2010	84,00	160.207.903	16,00	30.515.791	190.723.694

Fonte: Censo Demográfico do IBGE / 1940 a 2010.

Como observado na Tabela1, a população residente em área urbana saltou de 36,15% em 1950 para 55,90% vinte anos mais tarde, superando assim pela primeira vez os habitantes da zona rural. Em 1980 a os moradores das cidades brasileiras já compunham 67,56% da população brasileira, com mais de 80 milhões de pessoas e pela primeira vez a população rural decresce também em número, com uma redução de 2,5 milhões de pessoas com relação a 1970. A partir de então sua redução proporcional se manteve ano após ano, chegando a 2010 com pouco mais de 30 milhões de habitantes na zona rural enquanto a zona urbana detinha mais de 160 milhões de habitantes, resultando em 84% do total da população brasileira, segundo o IBGE.

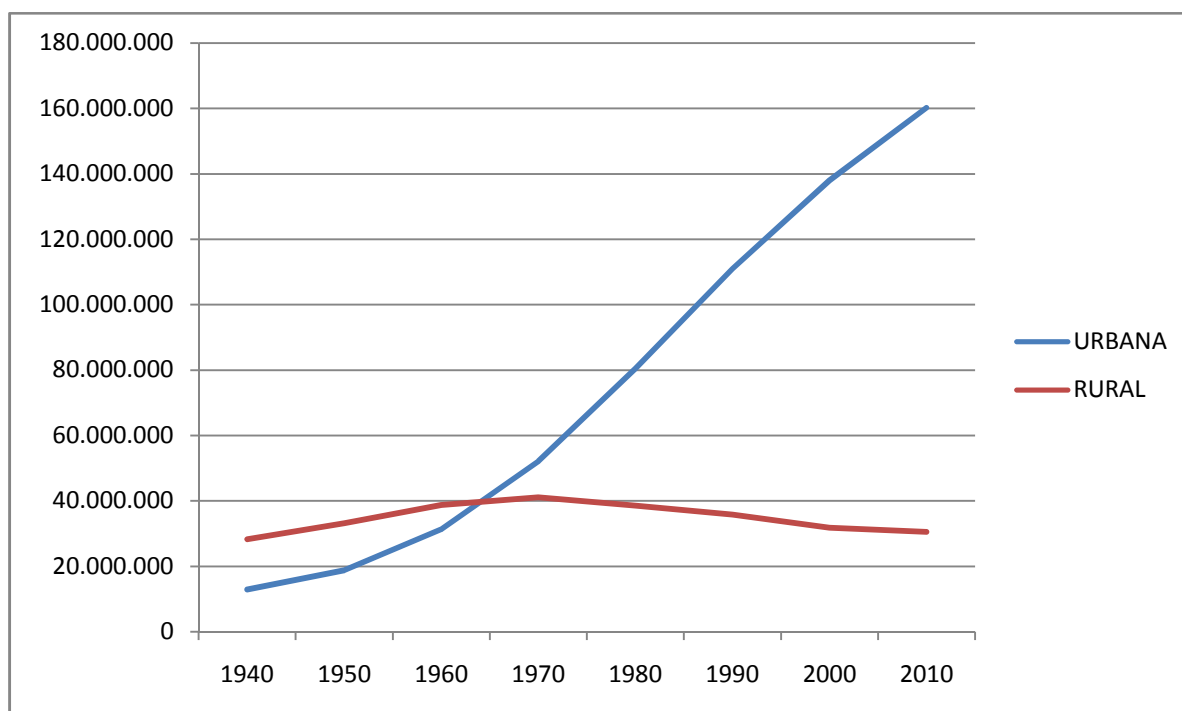


GRÁFICO 2: VARIAÇÃO DA POPULAÇÃO RURAL E URBANA NO BRASIL DE 1940 – 2010
 Fonte: Censo Demográfico do IBGE / 1940 a 2010.

3.1.3 INFLUÊNCIAS ECONÔMICAS

A expansão da mancha urbana apresenta estreita relação com o crescimento dos meios geradores de riqueza, estejam eles ligados a qualquer dos setores da economia. No entanto, por se tratar de área urbana, os setores secundário e terciário mostram-se mais evidentes.

As funções de enriquecimento são as que produzem, essencialmente, fluxos monetários susceptíveis de capitalização. São cumulativas e diretamente reversíveis; são orientadas para o crescimento da disponibilidade monetária e esta acumulação pode ser rentabilizada, no mesmo lugar ou noutro, para aumentar o ritmo do crescimento. Essas funções contribuem não só para o enriquecimento da coletividade urbana onde exercem, mas também podem ter uma ação periférica e integrar-se no conjunto da riqueza e do desenvolvimento nacional. Podem fazer-se acompanhar por fluxos de mercadorias ou pessoas, mas a sua manifestação essencial é a de criar mais valia e a de acumular uma certa massa monetária. Tais são os casos da indústria, do comércio, do turismo e dos serviços financeiros (BEAUJEU-GARNIER, 1995. Pág. 53)

O setor industrial, como outrora mencionado, exerce grande influência no surgimento e ampliação de áreas urbanas, principalmente pelo fato de requerer uma série de outros equipamentos, sejam comerciais ou prestadores de serviços, para atendê-lo em suas várias necessidades, com isso a ampliação das vias urbanas tornam-se necessárias para atender as áreas industriais e com isso uma ocupação é ocasionada em suas margens, por possibilitar maior mobilidade. A região centro-metropolitana dispõe atualmente de várias áreas industriais que dinamizam a economia dos municípios, como o CIVIT e o TIMS, que possuem centenas de indústrias já instaladas e um grande potencial de crescimento e expansão.

Comércio e prestação de serviços também são de grande relevância, visto que grandes centros comerciais ou pólos prestadores de serviços absorvem muita mão-de-obra, e com isso requer um grande número de funcionários para atendê-los. Algumas áreas da região de estudo possuem destaque para estes setores, com destaque para o Centro da Capital, Campo Grande em Cariacica, Laranjeiras na Serra e Glória em Vila Velha.

Na Figura 4 pode se observar também a malha viária centro-metropolitana com suas variações de densidade acompanhando a aglomeração nas diversas partes da Região Metropolitana da Grande Vitória, um maior adensamento nas imediações nas áreas citadas anteriormente.

Os setores secundário e terciário, quando bem estruturados e em crescimento requerem, além de uma força de trabalho que os atendam, uma ampla rede de transporte que seja capaz de interligar as áreas circunvizinhas permitindo e promovendo o fluxo, não só de pessoas, mas também de mercadorias, para que estas cheguem ao mercado consumidor, que cresce, em muitos casos, proporcionalmente a ampliação da oferta de trabalho em um ciclo auto-sustentável, promovendo assim a ampliação da mancha urbana.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA MALHA VIÁRIA COMPLETA - 2010

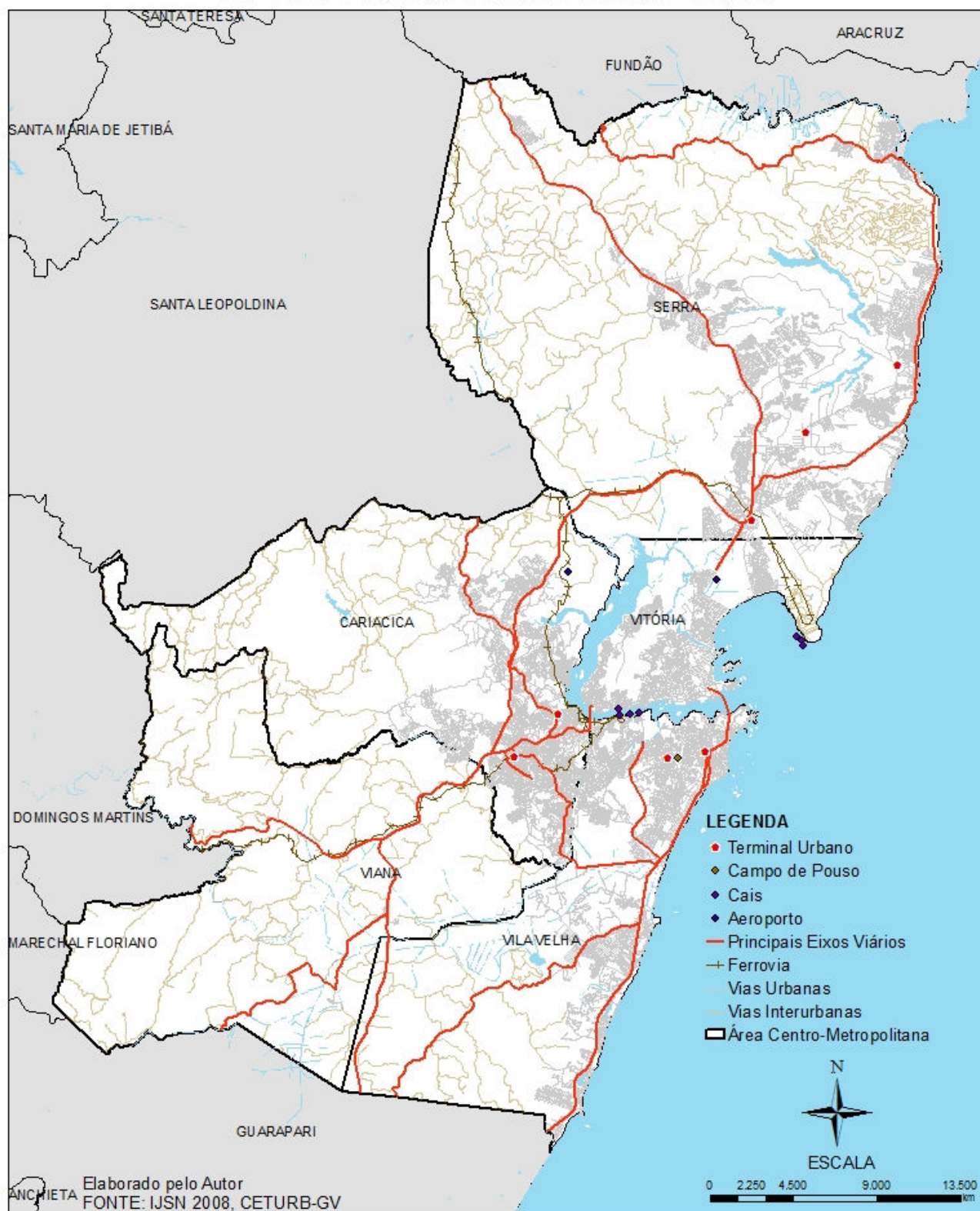


FIGURA 4: MAPA DA REDE VIÁRIA DA REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA
Fonte: IJSN, elaborado pelo autor.

Na Grande Vitória, importantes vias são responsáveis por interligar as diversas partes do território promovendo a fluidez regional, dentre eles destacam-se a Rodovia do Contorno, a Norte-Sul, a Avenida Carlos Lindemberg, Maruípe entre outras. Por estas vias circulam milhares de veículos todos os dias, locomovendo pessoas e cargas, principalmente no espaço urbano da área centro-metropolitana



FIGURA 5: FOTO DA RODOVIA DO CONTORNO

FONTE: www.redetribuna.com.br. acessado em 05 de junho de 2012



FIGURA 6: FOTO DA RODOVIA NORTE-SUL

FONTE: www.gazetaonline.globo.com acessado em 05 de junho de 2012



FIGURA 7: FOTO DA AV. CARLOS LINDEMBERG

FONTE: www.vilavelha.es.gov.br acessado em 05 de junho de 2012



FIGURA 8: FOTO DA AV. MARUÍPE

FONTE: www.gazetaonline.globo.com acessado em 05 de junho de 2012

3.2 REGIÕES METROPOLITANAS

Em todo o mundo começaram a surgir grandes cidades após o advento das máquinas e posterior aglomeração das indústrias no meio urbano requerendo mão-de-obra para a execução das tarefas necessárias ao seu funcionamento. Contudo, as grandes aglomerações urbanas só começaram a se globalizar após a primeira guerra mundial, e ganharam força após a segunda guerra mundial, impulsionadas pelo aquecimento econômico proveniente da reconstrução e reorganização política e econômica do pós-guerra⁷.

As regiões polarizadas se caracterizam por um espaço heterogêneo, cujas partes são complementares e mantêm entre si, e particularmente com o polo dominante, uma relação de trocas maior do que a estabelecida com a região vizinha; isto é, ocorre um intenso comércio de bens e serviços interno que sobrepuja em todos os pontos a intensidade externa. No espaço polarizado, existem cidades, espaços e regiões definidas como satélites que gravitam em torno de um polo ou núcleo. A relação existente entre o polo e as cidades satélites acaba por gerar uma hierarquização, podendo essa relação ter um caráter nacional, regional e, mesmo, local. Além da hierarquização, os polos exercem a função complementaridade no entorno polarizado (BOUDEVILLE, 1968. In: MAGALHÃES, 2006, pág. 129).

A partir da II Guerra mundial começaram a se formar as ditas “cidades milionárias”⁸ formadas pela conurbação de várias cidades próximas e originando o que viria a ser chamado de Região Metropolitana, que ganhou, além de uma denominação própria, também uma melhor organização e ordenamento dentro do contexto urbano. (SANTOS, 2005)

3.2.1 A FORMAÇÃO DE REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

A partir de 1970, o processo de urbanização alcança novo patamar, tanto do ponto de vista quantitativo, quanto do ponto de vista qualitativo. Desde a revolução brasileira, consecutiva a revolução demográfica dos anos 1950,

⁷ Inicialmente dividido em dois pólos de poder, representado por Estados Unidos e União Soviética. Na atualidade é chamado de multipolaridade, pois são vários os pólos mundiais, seja na Ásia, Europa ou América.

⁸ Termo utilizado por Milton Santos em seu livro “A Urbanização Brasileira”, 2005.

tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número – e da população respectiva – dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, em seguida, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para alcançarmos, depois, o estágio da metropolização” (SANTOS, 2005. Pág. 77)

A urbanização brasileira começa a ganhar mais força no contexto posterior a Segunda Guerra Mundial, acompanhando o crescimento de sua produção industrial aquecida pela situação europeia vivida no período. No entanto ainda não apresentava índices muito expressivos. A década de 1970, década do “milagre brasileiro”⁹, foi um divisor de águas na formação de grandes aglomerados urbanos no Brasil.

Devido ao grande crescimento econômico brasileiro, neste período as pequenas e médias cidades começaram a receber muitos imigrantes de outras áreas do território nacional em busca de emprego nas indústrias. Outro fato que também favoreceu o crescimento urbano foi a considerável diminuição das taxas de mortalidade, devido dentre outros fatores, a melhorias no sistema de saúde, e a não diminuição proporcional nas taxas de natalidade.

Em 1950 a população brasileira que vivia nas cidades com mais de 20 mil habitantes eram cerca de 13,5 milhões, passando para 62,5 milhões, apresentando um aumento de 49 milhões de pessoas, o que correspondia a 76,3% da população urbana do país, sendo a maior parte residente na região Sudeste, cerca de 60%. Ao se considerar as grandes cidades, com mais de 500 mil habitantes, em 1950 eram apenas três, enquanto trinta anos depois já somavam 14 cidades nesta classificação, sendo localizadas no Sudeste apenas 36% delas.

Finalmente, as “cidades milionárias”, que eram apenas duas em 1960 - São Paulo e Rio de Janeiro - passam para dez em 1980, tornando-se a nova realidade da urbanização brasileira e trazendo consigo a necessidade de um melhor estudo e organização das grandes aglomerações urbanas no Brasil. Neste contexto surgem as primeiras Regiões Metropolitanas, nove ao todo, normatizadas pela Lei Complementar Federal 14, de 8 de junho de 1973.

⁹ A década de 1970 foi assim chamada por apresentar grande crescimento pautado em empréstimos junto a credores internacionais.

Atualmente existem no Brasil, reconhecidas por lei, 36 regiões metropolitanas, com população variando entre 1,5 e 30 milhões. A Região Metropolitana da Grande Vitória situa-se, neste contexto, entre as menores, com cerca de dois milhões de habitantes em seus sete municípios.

A região Sudeste do Brasil conta com seis aglomerações metropolitanas: Em São Paulo temos a Grande São Paulo e Campinas; em Minas Gerais temos a Grande Belo Horizonte e Vale do Aço; no Rio de Janeiro temos a Grande Rio de Janeiro; e no Espírito Santo a Grande Vitória polarizada pela capital estadual. Ver Figura 9

REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS EM 2007



FIGURA 9: MAPA DAS REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS EM 2007
 Fonte: IBGE, (2011).

3.2.2 CLASSIFICAÇÕES E FUNÇÕES NA HIERARQUIA URBANA.

Os primeiros estudos de centralidade e hierarquia da rede urbana brasileira realizados pelo IBGE tiveram início em 1966, como mostra a Figura 10. A Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas, ou seja, a que se baseava na influência da cidade sobre seu espaço polarizado, publicada pelo IBGE em 1972, concluiu esta linha de estudos, estabelecendo quatro níveis de centros urbanos, os quais, por sua vez, apresentaram subdivisões: Nível 1 - Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional, Centros Metropolitanos Regionais e Centros Macrorregionais. Nível 2 - Centros Regionais. Nível 3 - Centros Sub-regionais. Nível 4 - Centros Locais.

PRIMEIRA CLASSIFICAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA EM 1966

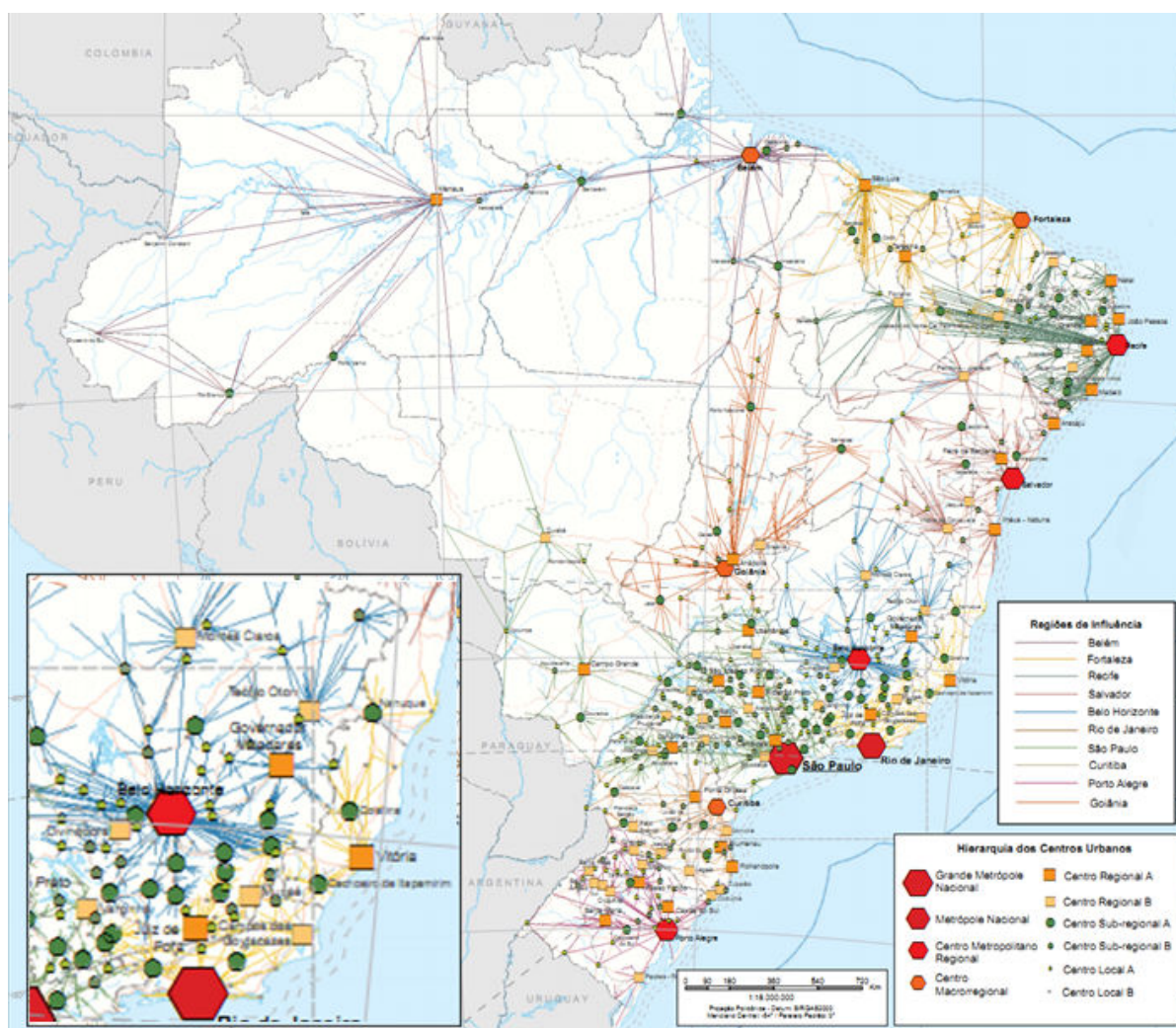


FIGURA 10: MAPA DA PRIMEIRA CLASSIFICAÇÃO DA REDE URBANA BRASILEIRA - 1966
Fonte: IBGE, (2007)

Em 1978 um novo estudo foi realizado com as 1426 sedes municipais que exerciam centralidade procurando identificar o tipo e a intensidade de atuação de cada um desses níveis hierárquicos. As análises empreendidas no âmbito do estudo de 1993 apontam a relativa dissociação que se estabelece entre a hierarquia dos bens e serviços oferecidos e a hierarquia urbana, refletindo as transformações socioeconômicas e espaciais que fazem com que funções de alto nível passem a ser encontradas em centros de hierarquia mais baixa. A figura 11 mostra a rede urbana brasileira atual

REDE URBANA BRASILEIRA EM 2007

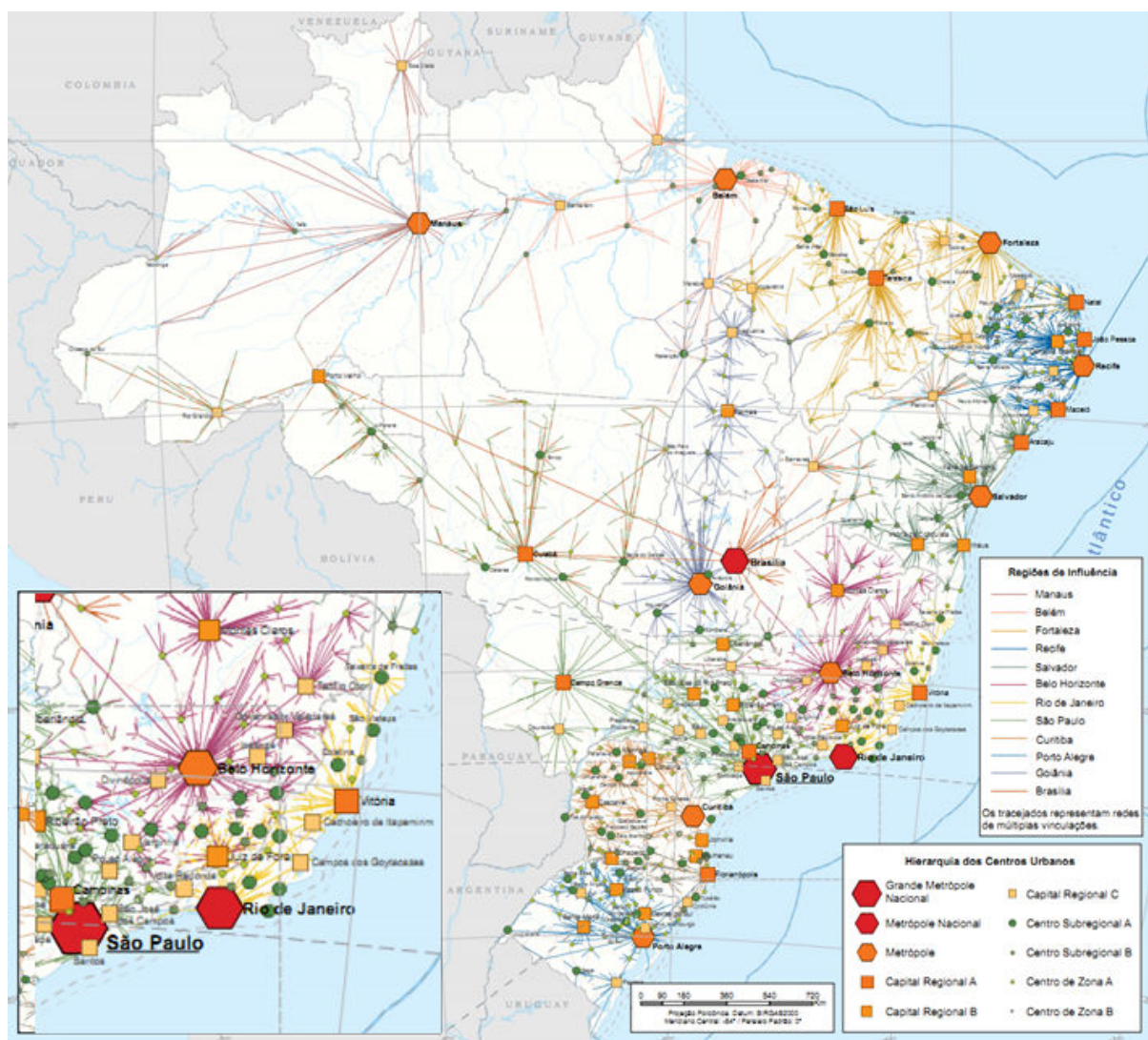


FIGURA 11: MAPA DA REDE URBANA BRASILEIRA - 2007
Fonte: IBGE, (2007)

Na última atualização da classificação da rede urbana brasileira¹⁰, publicado em 2007, foi feita uma classificação da hierarquia urbana buscando qualificar melhor a centralidade dos núcleos identificados, para garantir a inclusão de centros especializados possivelmente não selecionados por critérios anteriores. Destacaram-se cinco grandes níveis, que se subdividem em outros dois ou três subníveis, como demonstrado a seguir:

Nível 1 – Metrôpoles: Destacam-se os 12 grandes centros urbanos do país, que se subdivide em três grupos: Grande Metrópole Nacional, Metrópole Nacional e Metrópole.

Nível 2 – Capital Regional: São os 70 centros com relação direta com o extrato superior da rede urbana, subdividindo-se em Capital Regional A, Capital Regional B e Capital Regional C.

Nível 3 – Centro Sub-Regional: Integram este nível 169 centros com atividades de gestão menos complexas, e que geralmente se relacionam apenas com três metrópoles nacionais. Subdivide-se em Centro Sub-regional A e Centro Sub-regional B.

Nível 4 – Centro de Zona: Formado por 556 cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata. Internamente se divide em Centro de Zona A e Centro de Zona C.

Nível 5 – Centro Local: as demais 4 473 cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, com população predominantemente inferior a 10 mil habitantes.

Atualmente, nesta classificação, a área conturbada da Grande Vitória com seus sete municípios se encontra no nível 2, como uma das 11 cidades brasileiras no subnível Centro Regional A, pois têm área de influência de âmbito regional, sendo referida como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios, como pode ser observado na figura a seguir.

¹⁰No relatório Regiões de Influência das Cidades, publicado em 2007.

A Região de influência da Grande Vitória destaca-se como uma das 43 maiores aglomerações urbanas do Brasil polarizando uma área que ultrapassa os limites estaduais, chegando até ao sul da Bahia. Deste modo, é sua a prioridade na busca por bens e serviços dentro de sua área polarizada.

No Figura 12 a presença de uma ligação indica que o centro foi apontado como opção, seja de primeira, segunda, terceira ou quarta ordem para os habitantes dos locais relacionados.

REGIÃO POLARIZADA PELA GRANDE VITÓRIA EM 2007

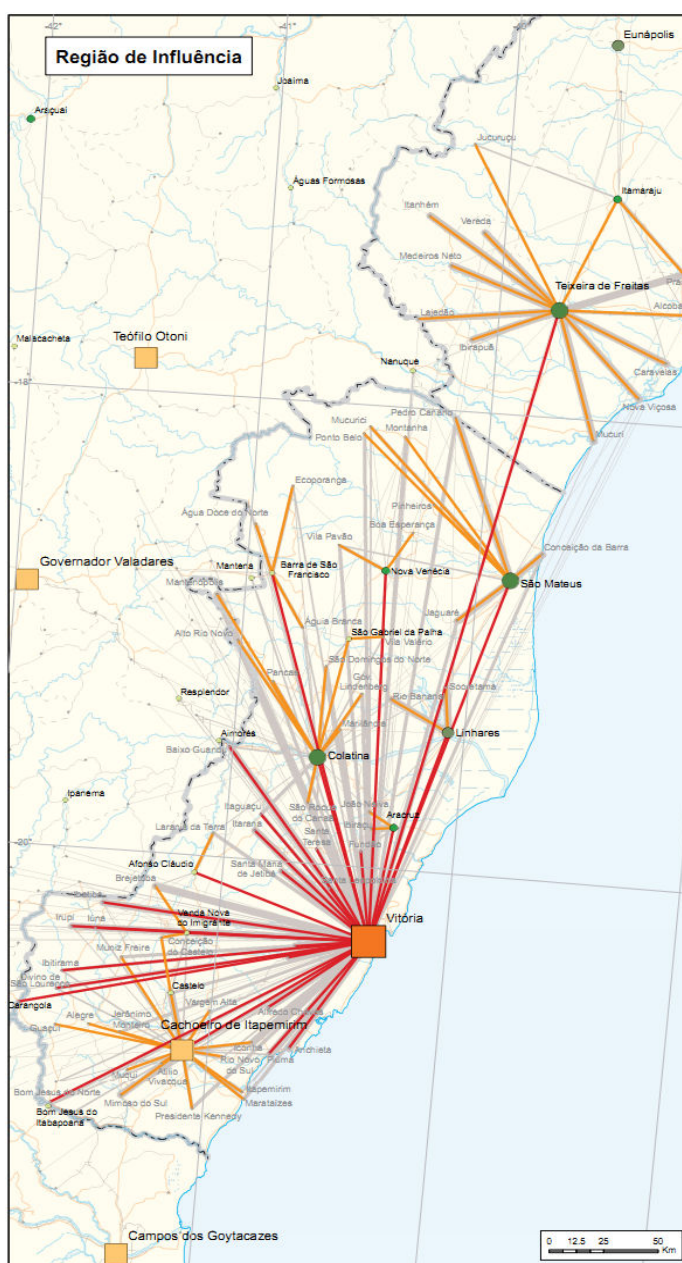


FIGURA 12: MAPA DA REGIÃO POLARIZADA PELA GRANDE VITÓRIA - 2007
Fonte: IBGE, (2007)

4. A EXPANSÃO URBANA CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA

Para atender ao novo contexto econômico¹¹ vigente a partir da segunda metade do século XX¹², o setor urbano tem a necessidade de se inserir nessa lógica industrial-exportadora, que passa a prevalecer nas vias desenvolvimentistas brasileiras, e o Espírito Santo também se ajusta neste contexto. A partir de então, significativas mudanças passam a ocorrer nas bases da economia capixaba, que começa transferir para o setor industrial a importância que antes era dada somente para a agricultura, principalmente com a produção do café.

O preço do café, que chegou a ser comercializado a US\$ 86.83 na década de 1950 cai para US\$ 38.27 na década de 1960. Com patamares de preços tão ínfimos, ficou difícil manter a produção nacional do produto no volume cultivado. A crise afetou profundamente o estado do Espírito Santo, pois cerca de 22% de sua renda vinha da cafeicultura. Com a instituição da política nacional de erradicação dos cafezais no Espírito Santo, 71% da área plantada foi suprimida, liberando uma exército de trabalhadores na casa dos 60 mil, que desempregados, migraram para as cidades, principalmente a capital.

A partir de então a economia capixaba entra em estagnação, pois os recursos obtidos com a indenização dos cafezais não foram investidos de modo a alavancar outras formas de desenvolvimentos no estado. Apesar disso o estado não foi inserido na política regional empreendida pelo Governo Federal na década de 1960, que escolheu o Nordeste, o Centro-Oeste e o Norte como áreas a receberem auxílio. Mesmo compondo fisicamente a Região Sudeste, o Espírito Santo tinha indicadores sociais e econômicos similares aos dos estados do Nordeste, tanto que foi, pejorativamente, chamado de um pedaço do Nordeste sem SUDENE, pois não desfrutava dos benefícios oferecidos àquela região.

¹¹ Globalização econômica.

¹² Tem como marco a II Guerra Mundial.

Na década de 1970, finalmente o estado volta a receber atenção nacional, pois iniciaram a implantação de vários projetos frutos de estudos realizados na década anterior, como o FUNRER-Fundo de Recuperação Econômica do Espírito Santo em 1969, O FUNDAP-Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias em 1970, a criação de linhas de financiamento, o melhoramento das rodovias, interligando o estado aos principais polos econômicos do país, a criação da TELEST-Companhia Telefônica do Espírito Santo interligada ao sistema EMBRATEL, a CESAN-Companhia Espírito Santense de Saneamento e também a ampliação dos investimentos feitos pela ESCELSA-Espírito Santo Centrais Elétricas, dentre outros.

Portando, em meados da década de 1970 a “economia capixaba” havia atingido um nível de maturidade que a qualificava para receber grandes investimentos. Por um lado, dispunha de uma facilidade natural, que era sua posição geográfica estratégica, e encontrava-se muito bem dotada em termos de infra-estrutura portuária, de transporte e de abastecimento energético. Por outro lado, as transformações econômicas recentes haviam constituído um mercado consumidor urbano e um parque industrial de significativas proporções que, concentrados na Grande Vitória, conferiam a essa região um papel de destaque na “economia capixaba”, principalmente em termos de atração de novos investimentos. Assim, estavam dadas as condições para um novo ciclo de expansão econômica, que, no entanto, iria apresentar significativas diferenças em relação ao ciclo expansivo realizado nos anos anteriores. (ABE, 1999, pág. 130).

As mudanças ocorridas no cenário econômico do Espírito Santo, forneceram as bases para a implantação de projetos que muito contribuíram para a mudança das paisagens de Vitória e seu entorno. Grandes projetos como a CVRD, CST, USIMINAS, Samarco e Aracruz Celulose destacaram a economia capixaba em âmbito internacional, contribuindo para a acelerada superação do campo pela cidade e favorecendo um rápido adensamento populacional, comparado as décadas anteriores. A tabela 2 contém dados populacionais dos setores urbano e rural, no período de 1940 a 2010.

Como é possível observar na Tabela 2, a população urbana praticamente dobrou no Espírito Santo entre as décadas de 1960 e 1970, ficando clara a relação entre o avanço industrial capixaba e o crescimento populacional, que se manteve em alta até 2010.

TABELA 2: POPULAÇÃO RURAL E URBANA DO ESPÍRITO SANTO DE 1940 A 2010

ANO	URBANA		RURAL		TOTAL
	%	TOTAL	%	TOTAL	
1940	20,93	157.008	79,07	593.099	750.107
1950	22,63	194.935	77,37	666.627	861.562
1960	31,64	370.075	68,36	799.478	1.169.553
1970	45,14	721.916	54,86	877.417	1.599.333
1980	63,92	1.293.378	36,08	729.962	2.023.340
1990	74,01	1.924.588	25,99	676.030	2.600.618
2000	79,52	2.463.049	20,48	634.183	3.097.232
2010	83,99	2.928.923	16,01	558.276	3.487.199

Fonte: Censo Demográfico IBGE 1940 a 2010

A capital assume, a partir de então, um novo papel, abarcando para si uma maior centralidade e ampliação de sua zona de influencia, que passa a incorporar também os municípios do entorno que encontram-se, da mesma forma, em processo de transição da base econômica influenciado pelos mesmos projetos já citados. A partir de então passa a se configurar uma região com ligações geográficas e de interesses afins, formada pelos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana.

Atualmente a região metropolitana é a detentora da maior infra-estrutura estadual, fato que encontra respaldo em alguns fatos, como o de possuir menos de 50% dos usuários e consumir mais de 60% da energia do Espírito Santo, fato justificado por possuir estabelecimentos comerciais de grande porte e maior concentração industrial.

Através do Figura 13¹³ pode ser observado que a Capital estadual, mesmo com seu isolamento geográfico do continente, ocupa posição central na mancha urbana, mostrando sua importância polarizadora no cenário regional. A área urbanizada de expande para o norte, conurbando-se ao município da Serra, para o sul conurbando-

¹³ Destaque com tons roxo- azulado na área urbana da região centro-metropolitana, foi elaborado com a utilização de um software SIG, onde, a partir de uma imagem de satélite obtida pelo satélite Landsat, foi possível fazer uma composição com três bandas de cores, que deu um destaque a falsa cor azul que evidencia as construções, destacando assim a mancha urbana.

se a Vila Velha e com menor intensidade para oeste de Vitória, sendo mais adensada no litoral e nas áreas de relevo mais aplainado.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA DESTAQUE DA MANCHA URBANA EM FALSA COR AZUL

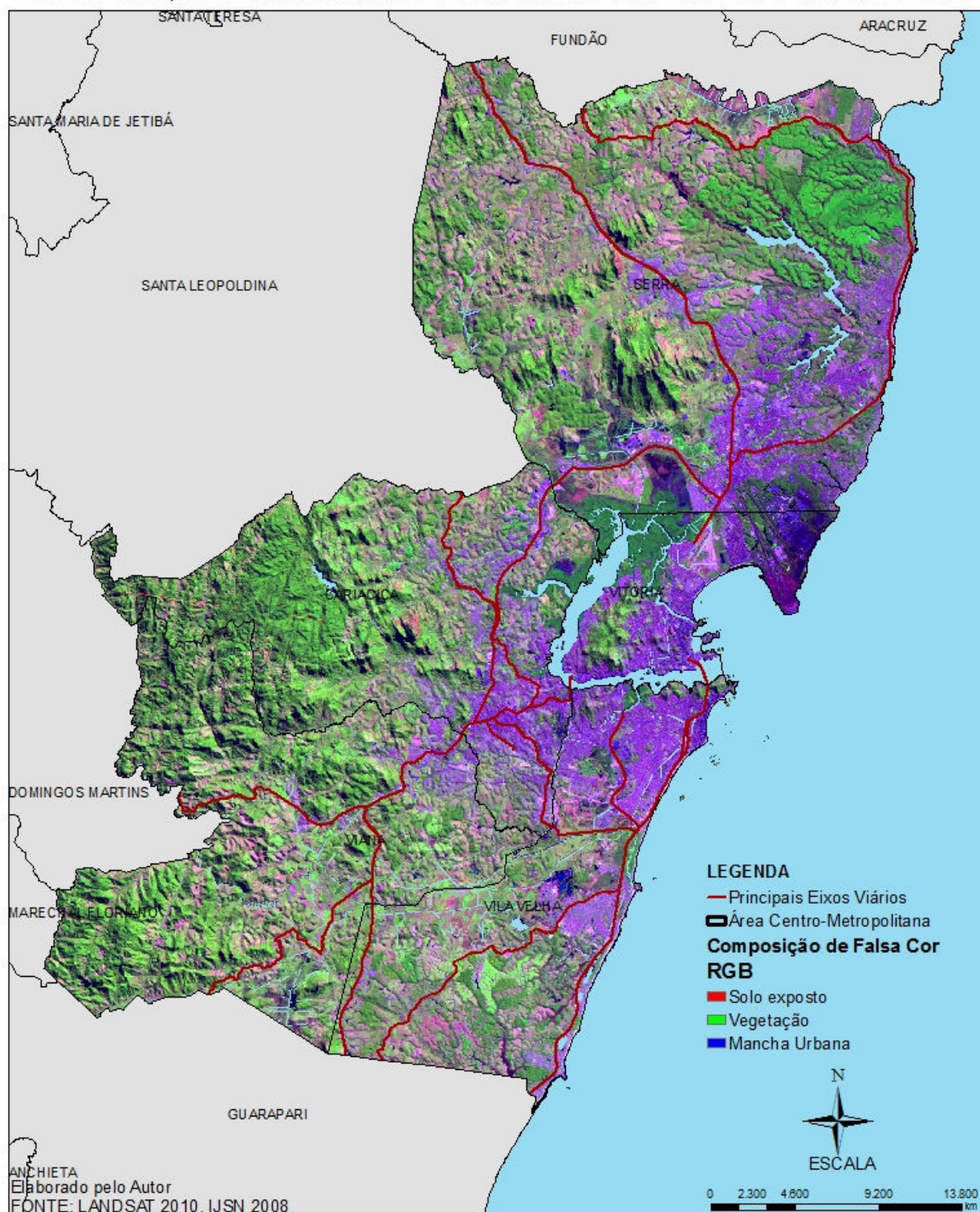


FIGURA 13: MAPA DA IMAGEM DE SATÉLITE DA ÁREA CENTRO-METROPOLITANA COM DESTAQUE PARA A ÁREA URBANA.

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.1 A REGIÃO METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA

A Região Metropolitana da Grande Vitória é composta atualmente por sete municípios, formando uma população de cerca de dois milhões e meio de habitantes. É gerida desde 2005 pela Legislação da Região Metropolitana da Grande Vitória, que cria o COMDEVIT - Comitê Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória, composto por 17 membros, sendo 7 representantes do Estado, 1 de cada município e 3 da sociedade civil.

É missão do COMDEVIT a promoção do desenvolvimento da RMGV a partir da integração regional do planejamento urbano com a provisão dos serviços públicos de interesse comum necessários, como: o tratamento dos problemas de exclusão social, da degradação ambiental, da mobilidade urbana, da reestruturação produtiva, dentre outros. ... caberá a definição das funções públicas de interesse comum a mais de um dos municípios, ou as que, mesmo restritas ao território de um deles, sejam dependentes ou concorrentes de funções públicas e serviços supramunicipais. (IJSN, 2005, pág. 16)

Autoriza também o executivo a instituir o FUMDEVIT - Fundo Metropolitano de Desenvolvimento da Grande Vitória, tendo como finalidade dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas de interesse comum entre o Estado e os municípios que integram a RMGV.

O IJSN atua dentro da Região Metropolitana como o órgão que dá suporte as ações, auxilia na secretaria e projetos a serem implantados por meio de apoio técnico, assim como também na execução orçamentária e financeira do FUNDEVIT.

A economia, e a conseqüente massa de trabalhadores vinculada a ela estão associadas a alguns fatores importantes. Entre os principais estão: o complexo de intercâmbio internacional, a economia urbano-industrial, o fato de ser a capital do Estado e o apoio urbano a atividades nas áreas ao seu entorno.

O crescimento industrial é refletido na participação na composição estadual da renda, onde um vem crescendo em detrimento de outro, no caso capixaba o setor agrário é o que mais se contrai se comparado com os demais, contudo o setor

terciário continua concentrando a maior parte da riqueza do Estado. Apenas na Grande Vitória encontram-se 76% do VBP - Valor Bruto da Produção de serviços do Espírito Santo, porcentagem explicada pela concentração dos serviços relacionados ao fato de ser a capital estadual e também por possuir serviços especializados como assistência médica, educacional, jurídica, técnica, e outros, além de grandes pólos comerciais.

Segundo Abe (1999), consolidando a constatação da concentração da acumulação regional de riquezas e poder na Região Metropolitana, o levantamento realizado pelo IDEIES-Instituto de Desenvolvimento Industrial do Espírito Santo, das 150 maiores empresas do Estado em 1997 segundo receita operacional bruta, mostrava que 110 delas, ou seja, 73% tinham endereço na Grande Vitória. A maioria delas dedicava-se ao setor comercial, mas é no setor de serviços que detinham a maior parcela em relação ao Estado, com 79% dos estabelecimentos. Onde se pode concluir que além da capacidade polarizadora em função do porto, existe também uma atração funcional, observada pela diferenciação na composição setorial da renda, que é em sua maior parte proveniente da zona urbana, que concentra tanto em quantidade como em qualidade os estabelecimentos, empregos e rendimentos.

4.1.1 FORMAÇÃO E CONTEXTO

Em 24 de fevereiro de 1823, quando Vitória (Foto 14) chegou a condição de cidade, era uma simples vila sem muitas opções comerciais ou recreativas para seus cinco mil habitantes, sendo a maioria deles escravos. Com o ciclo do café esta vila começa a ganhar importância por ser detentora do porto usado para exportação do produto, e passa a se configurar como um centro de entrepostos que se relacionavam com grandes fazendeiros, comerciantes e colonos imigrantes do interior do estado.

A medida que a cidade ganha importância através do café, ela também começa a ter sua estrutura física alterada, a citar o investimento do Governo Federal como o

aparelhamento do porto iniciado em 1892 pela Companhia Torrens do Rio de Janeiro, que executaria entre outras, obras de saneamento básico e urbanização. Por meio destes investimentos a cidade ganha um caráter humanizador e higienista, com a promoção de aterros em áreas alagadas e reordenamento de sua malha urbana. Estas mudanças oscilaram entre períodos fortes e tênues até 1947, quando o engenheiro Agache cria um plano diretor para Vitória, propondo ações que terminariam com os últimos vestígios da capital do século XIX.

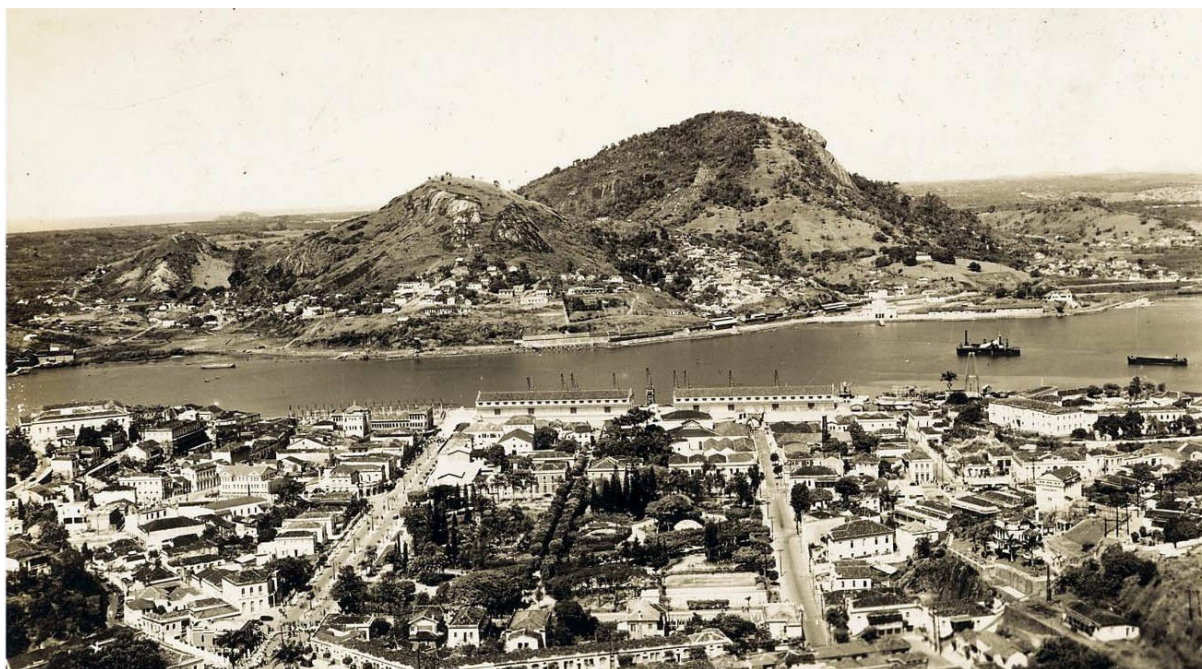


FIGURA 14: FOTO DE VITÓRIA NO SÉCULO XIX

Fonte: www.skyscrapercity.com acesso em 25 de maio de 2012.

Entre 1940 e 2000, houve um intenso êxodo rural no país de pessoas almejando uma melhor qualidade de vida nas cidades, e no Espírito Santo não foi diferente. Vitória já possuía uma urbanização mais desenvolvida, e, portanto, foi foco de atração populacional no período, tornando-se uma referência para o consumo e para as atividades mais especializadas.

Os empreendimentos industriais instalados na Grande Vitória na década de 1970 alteraram consideravelmente a mancha urbana dos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, a partir do ponto em que iniciaram um processo de reorganização do espaço econômico, passando então a caracterizar um espaço metropolitano com certa integração urbana e um maior desenvolvimento na oferta de bens e serviços aos munícipes.

Desde 1937, a Constituição Federal permitia o agrupamento de municípios para executarem serviços comuns, e que no projeto constitucional de 1966 já estava aberta a possibilidade de criar áreas de investimentos prioritárias e a junção de vários municípios para a realização de atividades públicas e serviços comuns, contudo só em 1973 foi instituído as Regiões Metropolitanas no Brasil, pela Lei Complementar nº 14, contudo a Grande Vitória, por não ter mais que um milhão de habitantes, não foi incluída.

O município da Serra era um município rural até o final da década de 1960, com uma estrutura fundiária firmada em minifúndios. Limitava-se a um aglomerado urbano na Sede, há 22 km do centro da capital, à vila de Nova Almeida e outros pequenos loteamentos desconcertos no interior e na faixa litorânea, contudo, teve um destacado aumento populacional entre os anos 1970 e 2000. No final dos anos 1960 o porto de exportação de minérios foi transferido para o extremo de Tubarão e construíram-se instalações de apoio no planalto de Carapina, o que impulsionou a urbanização da região em direção a BR-101 que passa a contar com uma ampla rede de transportes, dotada de grandes eixos rodoviários e também da Estrada de Ferro Vitória-Minas.

A área Centro-Metropolitana passa a ser privilegiada para a instalação industrial, devida a proximidade com portos, aeroportos, ferrovias e rodovias que faziam a interligação com o mercado nacional e internacional. Ao final da década de setenta é criado no município o Centro Industrial de Vitória – CIVIT I e II, contribuindo ainda mais para o seu fortalecimento econômico. O número de imigrantes que já se destacava passa a apresentar ainda maior evidencia com a ocupação da faixa litorânea devido a expansão urbana, além dos grandes investimentos públicos e privados realizados no setor habitacional ao longo da década de 1980, como Cohab e Inocopes, e a grande influencia da instalação da CST-Companhia Siderúrgica de Tubarão.

Vila Velha, por razões históricas, sempre esteve ligado a Vitória com destaque para o setor habitacional que serviu, por muito tempo como “cidade dormitório” para os trabalhadores da capital, recebendo inclusive casas populares para atender a

demanda. Em contrapartida não possuía destaque no setor industrial. Teve sua população duplicada na década de 1950, 60 e 70, pois passou a abrigar a população de imigrantes recém-chegada do interior do Estado, vítimas da erradicação dos cafezais, atraídos pelas oportunidades almejadas nas instalações portuárias da CVRD que ali se sediaram a partir da década de 1940. A década de 1960 teve um fator preponderante, que viabilizou a formação de novos bairros, pois o aterramento e a pavimentação da Rodovia Carlos Lindemberg possibilitou novas áreas de expansão no município.

Na figura 15 pode ser observado, através da imagem de satélite, a grande área ocupada atualmente pela Vale (antiga CVRD) e pela Arcelor Mital Tubarão (antiga CST), que juntas representam a maior estrutura industrial do Espírito Santo.



FIGURA 15: FOTO DA VALE – Arcelor Mital Tubarão / 2011

Fonte: www.google.com.br/mapas acesso em 25 de maio de 2012.

Distando a 30 km do centro da capital, Viana localiza-se ainda com frágil conurbação com a Região Metropolitana. A área de maior densidade populacional do município está nas margens das rodovias federais nas proximidades com Cariacica, onde conta com atividades da indústria primária, de serviços e comércios relacionados a transporte e armazenagem.

Cariacica também ganha importância neste contexto de atração populacional e ampliação urbana. Mesmo tendo sua sede distante 20 km da capital, se destacou no recebimento de grande contingente de imigrantes que muito contribuíram para o seu crescimento. Teve como fator de grande importância no contexto metropolitanos a transposição do canal da Baía de Vitória pelas Cinco Pontes, que promoveu a ocupação de Jardim América e possibilitou a criação dos loteamentos da família Viola na década de 1950, que mais tarde viria a abrigar os operários da COFAVI- Companhia Ferro e Aço de Vitória. Os bairros Porto de Santana e Itaquirí também se desenvolveram nas proximidades, influenciados pela importância das oficinas da CVRD. Na década de sessenta vários novos bairros surgem, constituindo-se então em um forte sub-centro periférico. Mais tarde com a BR-262, o sul da cidade também ganha importância, atraindo grandes empresas do ramo de transportes, atacadistas e indústrias, que buscavam localizar-se na privilegiada convergência da BR-262 com a BR-101, fugindo dos congestionamentos e aproveitando os baixos preços dos terrenos. Tais modificações fizeram de Cariacica o município mais populoso do estado na década de 1990, contudo este crescimento populacional não foi amparado por investimentos nas áreas sociais e urbanas, deixando-o com baixos indicadores sociais entre os municípios metropolitanos.

Com a ampliação da população e a consequente conurbação que acompanhou o processo começaram a surgir problemas que permeavam a escala local, e se faziam presente em toda a mancha centro-metropolitana, ficando evidente a necessidade da criação de órgãos que atuassem em toda a área, para melhor solucionar os problemas e facilitasse o planejamento conjunto.

Em meio a esta mudança na estrutura urbana foi instalada em 1968 a COPI – Comissão de Planejamento Integrado da Grande Vitória, já abrangendo os municípios que futuramente iriam compor, oficialmente, a primeira formação da RMGV – Região Metropolitana da Grande Vitória. A principal função deste órgão foi a de criar um plano de desenvolvimento integrado para a região, visando equalizar as demandas e prerrogativas dos municípios envolvidos. Dez anos mais tarde, em 1978 foi criada a Lei Ordinária nº 3176 que estabelecia a região como sendo de desenvolvimento prioritário, contudo, o que se observou foi uma inaplicabilidade da

lei, visto que as propostas de ação conjunta não se converteram em ações, ao que tudo indica, por desentendimento entre os governantes envolvidos.

Posteriormente, os transportes ganharam importância e foram determinantes para a formação de uma consciência metropolitana. Mesmo não existindo nenhuma legislação naquele momento, o Governo Estadual assumiu os investimentos iniciais para a implantação de um sistema de transporte que abarcasse toda a região metropolitana. Durante o Governo de Max Mauro (1987-1991) foi então criada a CETURB – Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória, permitindo a integração das linhas de ônibus vindas dos municípios então envolvidos, para Vitória.

Desde a década de 1960 várias ações foram empreendidas objetivando criar as bases para a implantação de uma Região Metropolitana integrada e plenamente desenvolvida, contudo foi apenas em 23 de fevereiro de 1995, através da Lei Complementar Estadual nº 58 que foi instituída oficialmente a Região Metropolitana da Grande Vitória, viabilizando assim uma maior organização, planejamento e implementação de ações no âmbito metropolitano capixaba.

4.1.2 MODIFICAÇÕES E EVOLUÇÃO

Inicialmente a Região Metropolitana da Grande Vitória, instituída pela LC nº58, era composta pelos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, que a partir de então iniciam as prerrogativas para uma futura integração formal.

Firma ela o caráter permanente do planejamento, reafirma os princípios da autonomia municipal e da co-gestão entre poderes públicos e enumera os assuntos de interesse comum a mais de um municípios da Região Metropolitana. (ABE, 1999, pág. 476)

O órgão criado para gerir a região foi o CMGV-Conselho Metropolitano da Grande Vitória, composto pelo Governador e pelos Prefeitos dos municípios membros. Também criou o CPMV-Comitê de Planejamento Metropolitano da Grande Vitória e

deu condições para que, futuramente pudessem ser criadas CTM-Câmaras Técnicas Metropolitanas, compostas por representantes da sociedade civil e do Estado.

Uma discussão que polemizou o início da constituição da Grande Vitória estava na composição, proporção, aplicação e administração dos recursos financeiros a serem aplicados em cada setor ou que deveria fazer parte sempre do Fundo Metropolitano. Finalmente, após muitas reuniões e discussões, decidiram concentrar suas ações e apoio a criança e ao adolescente, aos transportes, a moradia, ao saneamento e a saúde. A partir de então instituíram oficialmente o programa Transcol II, que previa aperfeiçoamentos no sistema de transporte coletivo e de mobilidade urbana. No âmbito do saneamento instituíram o Prodespol - Programa de Despoluição dos Ecossistemas Costeiros do Espírito Santo, para investir principalmente no abastecimento de água, no desenvolvimento institucional e principalmente na rede de esgoto, que obteria mais verbas que a soma de todos os outros. Na saúde propuseram a tomada de uma série de medidas, entre elas a criação do Sistema Integrado de Ambulâncias e do Centro de Referência em Saúde ao Trabalhador assim como também a organização de ações anti-epidemiológicas conjuntas, dentre outros. Para amparar as famílias de crianças e adolescentes em áreas de risco social e organizar melhor as ações e investimentos, foi adotado um cadastro único de famílias a serem atendidas por programas sócio-familiar.

Com o passar dos anos, e consequente ampliação da malha urbana e interesses econômicos, outros municípios também despertaram o interesse de se integrarem a região metropolitana.

Em 1999 o município de Guarapari, situado ao sul da Região Metropolitana, mesmo distante 55 km da capital, também se integra ampliando substancialmente a área da região e aumentando sua população em mais de cem mil habitantes. Devido a distância, e a baixa integração com os demais municípios, atualmente Guarapari ainda não compõe o sistema Transcol, mas estudos estão sendo feitos para que seja efetivada sua inclusão.

Dois anos após a entrada de Guarapari, Fundão também passa a compor a RMGV, somando um total de sete municípios.¹⁴ Atualmente a Grande Vitória é composta por sete municípios, com uma população total de 1.730.000 habitantes espalhados por uma área de 2.331,01 km².

4.2 ETAPAS DO CRESCIMENTO

Embasada pelas ações realizadas no pós-erradicação dos cafezais, inicia-se na década de 1980, de acordo com Campos Jr. (2002), uma nova fase de expansão da economia da Grande Vitória, voltada para o setor industrial, comercial e de serviços. Considerando a cidade como produto social e histórico, a organização do espaço urbano, com as suas diferentes formas espaciais, vinculada à reprodução da sociedade, em determinada época e localidade. O desenvolvimento da grande vitória não se deu todo de uma única vez, foi acontecendo aos poucos ao longo da década de 1980, e até os dias atuais, período este que podemos subdividir em três, para fins de melhor compreender os fatores envolvidos neste processo: O primeiro, que corresponde à década de 1980; o segundo na década de 1990; e o terceiro, que vai do ano 2000 até 2010.

4.2.1 PRIMEIRO PERÍODO – DÉCADA DE 1980

... A Grande Vitória concentrava (em 1980) 54% da PEA do setor industrial e 52,8% do setor terciário. Portanto, a região urbana do Estado, a Grande Vitória, concentrava 36,1% da PEA estadual, sendo 98,24% de sua PEA representada pelos setores secundário e terciário. (ABE, 1999. Pág. 136)

A década de 1980 foi a da virada da economia capixaba, passando de um modelo de base predominantemente rural, para um de bases econômicas fundamentadas no setor industrial.

¹⁴ Segundos dados do Censo Demográfico do IBGE de 2010.

TABELA 3: POPULAÇÃO ECONOMICAMENTE ATIVA NO ESPÍRITO SANTO POR SETORES DE ATIVIDADE DE 1970 E 1980.

SETORES DE ATIVIDADE	1970	1980
Primário	52,51%	34,09
Secundário	13,60%	17,10%
Terciário	32,28%	41,84%

Fonte: Censo Demográfico do Espírito Santo, in: ABE, 1999.

Nesta época a economia cafeeira deu sua última grande contribuição, pois os preços que haviam caído muito no mercado internacional apresentam abrupta elevação de 1975 até 1980, chegando a um aumento de mais de 200%, e continuaram se elevando até meados de 1985, juntamente com a produção capixaba, que passou de 1,02 milhões de sacas no triênio 1975/77 para 4,23 milhões no triênio 1984/86. Este fato ocorreu concomitantemente ao segundo período de industrialização do Estado, que veio apoiado nos investimento do grande capital, que era proveniente de conglomerados voltados para a exportação, que estavam se beneficiando das isenções tributárias e de projetos locais como o CIVIT, CIVIT I em inaugurado 1974, e CIVIT II em 1979 (Figura 16). As três maiores empresas foram a Companhia Vale do Rio Doce, Companhia Siderúrgica de Tubarão e Aracruz Celulose.



FIGURA 16: FOTO DO CIVIT II

Fonte: www.carapina.com.br acesso em 25 de maio de 2012

A CVRD, que havia iniciado suas atividades a cerca de 40 anos, começa a se consolidar na década de 1980 como a maior exportadora mundial de minério de ferro, fruto dos investimentos realizados na década anterior. Com a inauguração do Projeto Carajás em 1985 a companhia passou a atuar em dois complexos de ligação das minas aos portos por ferrovias: O Sistema Norte, que ia até o terminal de Ponta Madeira em São Luiz no Maranhão; e o Sistema Sul, que atendia ao Quadrilátero Ferrífero, interligando a região mineradora de Minas Gerais aos terminais da Ponta de Tubarão em Vitória, através da Ferrovia Vitória-Minas. A redução de na movimentação da ferrovia Vitória-Minas em função do aumento do Corredor Norte, motivou a necessidade de dar novas funções a ferrovia, fazendo a CVRD a apoiar a

formação do Corredor Centro-Leste, pois assim aproveitaria a capacidade ociosa da ferrovia, ampliaria a articulação do interior com o litoral e aumentaria a movimentação nos portos capixabas, além de intensificar as articulações entre as lideranças litorâneas e interioranas do Espírito Santo.

Em 1983 a CVRD e a Aracruz Celulose passam a utilizar o Porto de Barra do Riacho, que passa a integrar o Complexo Portuário do Espírito Santo, administrado pela recém criada CODESA – Companhia de Docas do Espírito Santo. Apenas dois anos mais tarde estas duas empresas passam a administrar o Portocel Especializado de Barra do Riacho S.A, exclusivo para elas. O cais de Capuaba também inicia suas operações em 83, atendendo inicialmente as importações no Porto de Vitória.

Com a função de colocar 70% do aço produzido para o mercado e apenas 30% para os grandes consumidores acionistas, após vários anos de planejamento e execução de obras, inicia-se em novembro de 1983 a produção na CST – Companhia Siderúrgica de Tubarão, localizada também junto ao Terminal de Tubarão.

Em 1986, após vários anos de estudos, realizados principalmente pelo Instituto Jones dos Santos Neves, o Transcol foi finalmente implantado. O projeto previa a construção de Terminais em vários municípios e a ampliação e melhoria das vias, além de estimular a diminuição da circulação de ônibus no centro pela instituição de linhas alimentadoras, troncais, diretas, alimentadoras do aquaviário e também linhas do aquaviário, que viria atender a população, principalmente em direção a Capital. Para gerenciar o sistema foi criada a CETURB/GV-Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória, contudo não era responsável pela administração das linhas municipais, que ainda estava sob responsabilidade dos municípios.

4.2.2 SEGUNDO PERÍODO – DÉCADA DE 1990

Considera-se para este segundo período a década de 1990, que foi um período determinante para o futuro da região, visto que logo no início desta década foi criada a Companhia de Transportes Públicos da grande vitória e em meados deste período foi oficialmente criada a Região Metropolitana da Grande Vitória.

A CVRD obtém em 1996 um lucro líquido da ordem de 632 milhões, devido, dentre outros fatores, as várias reformas econômicas e cortes feitos desde a década de oitenta. Influenciava muito a economia do Espírito Santo, pois injetava anualmente cerca 200 milhões de dólares na economia capixaba através de seus mais de onze mil funcionários ativos e inativos. Após a privatização, em 1997, a empresa continua suas reformas internas e os lucros mantêm-se em crescimento, fechando o ano com um lucro líquido de 756 milhões de reais.

No contexto do projeto modernizante adotado a partir de 1990, a Portobrás foi extinta em março, dentro do rol de medidas relativas à reorganização da administração pública, desregulamentações, aberturas à competição externa e privatizações de estatais, foi aprovada em 1993 a Lei nº 8.630, também conhecida como Lei dos Portos.

...

O sistema portuário vinha se constituindo em item retardatário do avanço da economia, fator de embaraço à competitividade dos produtos brasileiros nas exportações, com seu excesso de regulamentação, arcadismo e corporativismo (ABE, 1999. pág. 195)

O setor portuário ganha então maiores investimentos visando a diversificação na movimentação de cargas. Em 1991 foi instituído o Corredor de Transporte Centro-leste, e como um dos investimentos é inaugurada em 1992 uma variante férrea, que integra a Rede Ferroviária Federal e a Companhia Vale do Rio Doce, e possibilitou o acesso de todo o Centro-oeste ao Porto de Vitória. O porto de Tubarão ganha mais três berços, especializados em granéis líquidos, grãos, e fertilizantes e cargas gerais; o Terminal de Produtos Diversos; e no Terminal de Praia Mole são instalados equipamentos destinados à descarga de navios.

Em 1997 o Estado movimentou 3,3 milhões de toneladas de carga, com destaque para carros e sacas de café, contudo também tiveram contêineres, produtos siderúrgicos, celulose, bobinas de papel, fertilizantes, diversos outros grão, além de rochas ornamentais que começa a ganhar apoio do Governo Federal.

Com a polêmica privatização ocorrida em 1992, e uma série de investimentos realizados a partir de então, a empresa amplia seu destaque no setor em âmbito mundial, passando a deter 18% do mercado em 1997, com 3,36 milhões de toneladas de placas de aço produzidas, passando a ser considerada um dos melhores investimentos pelas instituições financeiras internacionais.

Com a formação do Bloco Econômico Mercosul, a Grande Vitória se insere como um dos polos de articulação do Corredor Centro-leste e do Atlântico, onde setores empresariais realizam investimentos logísticos em áreas como o TIMS - Terminal Internacional Multimodal da Serra, totalizando 110 milhões de dólares em uma área de 300 hectares. Também surgiram em função do fato algumas Estações Aduaneiras Interiores, com investimentos iniciais de US\$ 35 milhões em uma área de 875 mil metros quadrados.

Em 1994, quase uma década após a criação do Transcol, o sistema recebe uma proposta de intervenção, o Transcol II, visando abarcar toda a região metropolitana, contudo, só no final da década, que os estudos começaram a ser realizados nas áreas de concentração do sistema futuro, desdobramento e ampliação do sistema, e vários outros, tendo como base, dentro outros fatores, as novas variáveis urbanas e portuárias, bem como também, as necessidades de circulação urbana.

4.2.3 TERCEIRO PERÍODO – DÉCADA DE 2000

A crescente importância que o setor imobiliário tem adquirido na reestruturação do espaço urbano coloca este setor na linha de frente da reestruturação espacial. Alguns trabalhos realizados nos EUA¹⁵ e também no território brasileiro¹⁶ mostram a importância da expansão da produção imobiliária no tecido urbano, reforçando a produção de uma cidade mais fragmentada e complexa. Estes estudos foram feitos em diversos contextos socioespaciais, tanto em pequenas aglomerações urbanas como nas grandes metrópoles.

Este último período de estudo vai de 2000 a 2010, que foi uma época de grande dinamismo econômico, com fortalecimento do comércio e da indústria e a grande atuação do mercado imobiliário na área centro-metropolitana da Grande Vitória que se dinamizou e interferiu na ocupação e valorização do espaço urbano. A configuração formada nesta década ainda é a atual, que possui Guarapari e Fundão em sua configuração.

A partir da Figura 17 foi possível constatar também que no período de 1980 a 2008 houve um substancial aumento da mancha urbana centro-metropolitana, pois no início do período de estudo a mancha urbana era de 305 km², enquanto no final da década de 2000 já era de 480 km², o que representa uma ampliação de cerca de 60% da área inicial, com destaque para o litoral de Vila Velha, margens dos grandes eixos em Cariacica e principalmente o município da Serra, desde o litoral até as áreas industriais mais ao sul.

¹⁵ Gottdiener (1997) argumenta que o setor imobiliário, na atualidade, encontra-se na “linha de frente” da reestruturação espacial.

¹⁶ Como RIBEIRO e LAGO, 1994; PEREIRA, 2009 e SPÓSITO, 2004

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA COMPARATIVO DA MANCHA URBANA DE 1980 E 2008

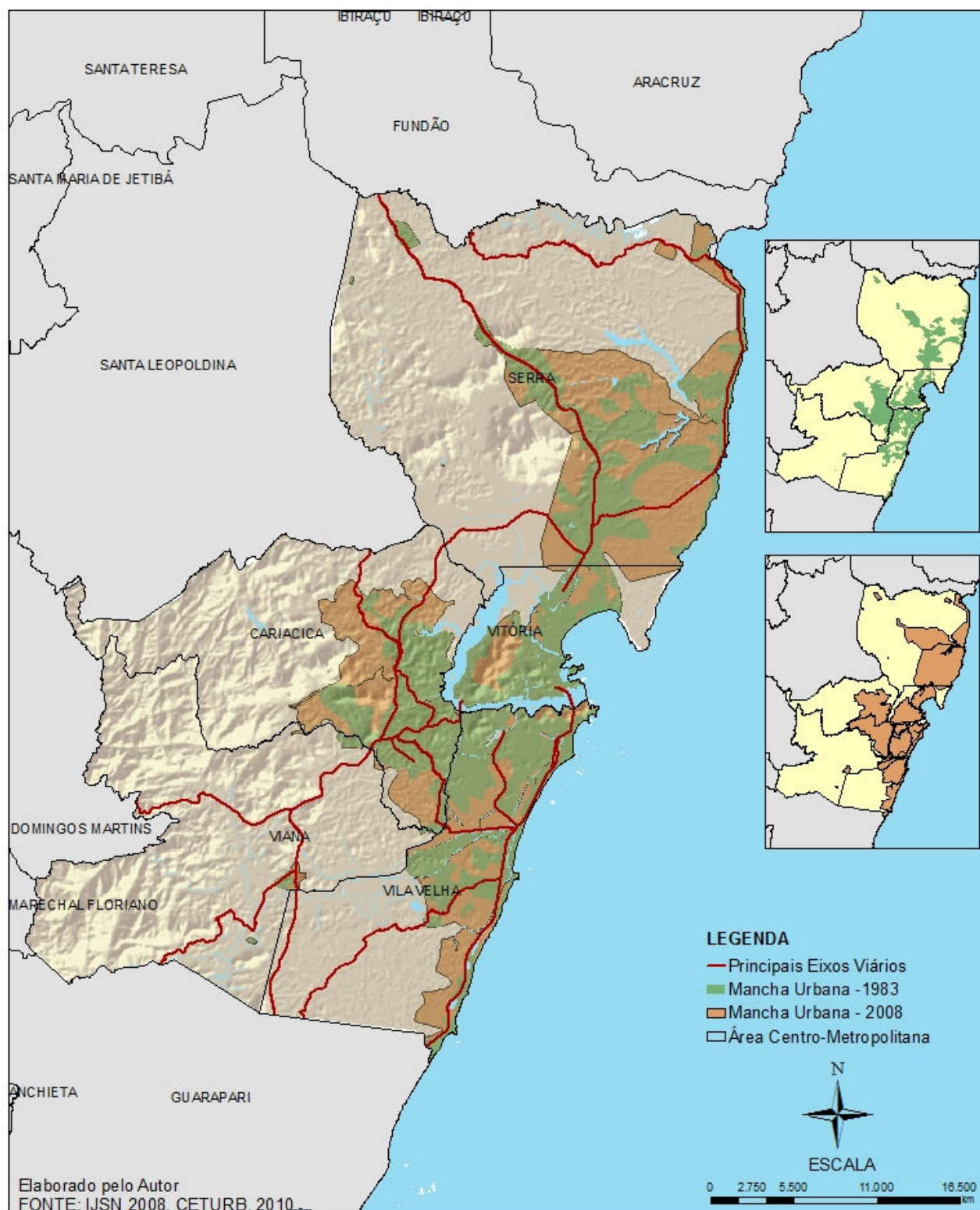


FIGURA 17: MAPA COMPARATIVO DA MANCHA URBANA DE 1983 E 2008.
Fonte: Elaboração pelo autor.

4.3 A RELAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO COM A CONFIGURAÇÃO ESPACIAL

A importância dos transportes apresentou variações de acordo com o tempo e as características físicas do espaço. Historicamente, o transporte não influenciou no traçado das vias irregulares da idade média, contudo o renascimento promoveu malhas de vias irregulares nas cidades, para posteriormente surgirem as avenidas em linha reta, melhorando o deslocamento diagonal e conseqüentemente os transportes. Com a ampliação do fluxo nestas vias, outras secundárias foram surgindo e criando vários cruzamentos. Alterações mais significativas só viriam a ocorrer com a revolução industrial, que promoveu mudanças no padrão espacial e o surgimento posterior dos transportes de massa, pois além de espacializar a área urbana pela localização das atividades, inovou tecnologicamente com a invenção da máquina a vapor que criou meios para aproveitamento da energia mecânica que passa, em um segundo momento, a ser aplicada nos meios de transporte.

O surgimento dos ônibus, trens suburbanos e bondes, consolidaram o transporte de massa, e contribuíram para uma expansão da mancha urbana, permitindo assim a separação entre a classe operária e o proletariado; descentralizou funções e promoveu a formação de núcleos residenciais periféricos e subcentros de comércio e de serviços. Criou-se a partir de então bairros com nítidas separações sociais e econômicas.

O surgimento dos meios de transporte em massa forneceu um grande estímulo ao crescimento urbano e ampliação de suas vias, pois facilitava a mobilidade e interligava áreas antes isoladas e induzia o curso da urbanização. Em meados do século XX o mundo passa por um momento de mudança em sua estrutura de locomoção, quando o transporte de massa passa a sofrer forte concorrência dos veículos particulares, levando em alguns casos a deterioração e queda na qualidade dos serviços.

Os fatores geográficos, como relevo, hidrografia, proximidade com o oceano dentre outros também exercem sua influencia sobre a configuração da malha urbana e escolha do melhor modal de transporte e traçado das vias.

4.3.1 A INFLUÊNCIA DOS CONDICIONANTES NATURAIS NA EXPANSÃO URBANA MAGINAL AOS GRANDES EIXOS VIÁRIOS

A definição do melhor modal de transporte a ser utilizado dentro de uma área metropolitana e um fator indispensável na descrição da estrutura do sistema de transportes e as vias utilizadas, visto que existem algumas infra-estruturas que limitam a integração entre certos modos de transporte e outras que favorecem.

Com o intuito de melhorar o transporte urbano da Grande Vitória sem necessitar de grandes obras e recursos, em 1978, com o apoio federal através do PAITT/PDTU- Plano de Ação Imediata de Transportes e Transito, uma série de medidas foram vistas como necessárias, como a melhoria do sistema semafórico e da sinalização horizontal e vertical, que trariam benefícios muito maiores em comparação ao pequeno investimento. A partir de então recursos foram sendo requeridos para realização de obras maiores, que iniciariam no início da década seguinte com a implantação do TRANSCOL, que tinha em suas principais metas a reestruturação física, operacional e institucional para a reformulação geral de todo sistema de transporte na área metropolitana, que contou com o apoio do Aglurb/GV-Projeto Aglomerado Urbano da Grande Vitória, EBTU-Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, IJSN-Instituto Jones dos Santos Neves, DETRAN/ES, DNER/ES, Prefeituras envolvidas, e várias outras participações menores e indiretas. Para gerenciamento do sistema criaram em 1984 a CETURB/GV-Companhia Estadual de Transportes Urbanos da Grande Vitória.

O melhor modal deve levar em consideração fatores técnicos, sociais, econômicos, políticos e também geográfico, que mesmo não sendo tão considerado de forma explicita nos projetos, os fatores naturais como: proximidade ao oceano, quantidade

e volume dos rios, morfologia do relevo, etc., acabam por ser um fator determinante na (in)eficiência dos transportes.

A geomorfologia da capital capixaba, como apresentado na Figura 18, foi de grande importância na determinação de sua ocupação sócio-espacial. A baía de Vitória é então formada por um braço do Oceano Atlântico que se aprofunda no continente e circunda um dos afloramentos rochosos formando a Ilha de Vitória, contudo, o canal que liga a ilha a parte continental ao norte é muito estreito, de modo que por muito pouco não se configura como uma península. Em sua parte central atinge altitude de 290 metros, estreitando o Centro e dificultando a ocupação de sua parte posterior.

A Região Metropolitana se integra ao sistema viário nacional através da BR-262, que se destaca pela ligação com Belo Horizonte; e pela BR-101, que liga ao Rio de Janeiro ao Sul e segue para o norte em direção ao Sul da Bahia. A BR-101 ainda faz o contorno da baía de Vitória, passando pelos municípios de Cariacica e Serra, desafogando o trânsito do centro da capital e atendendo aos empreendimentos industriais que se localizam na região, como na Figura 19

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA MANCHA URBANA E SUAS VIAS

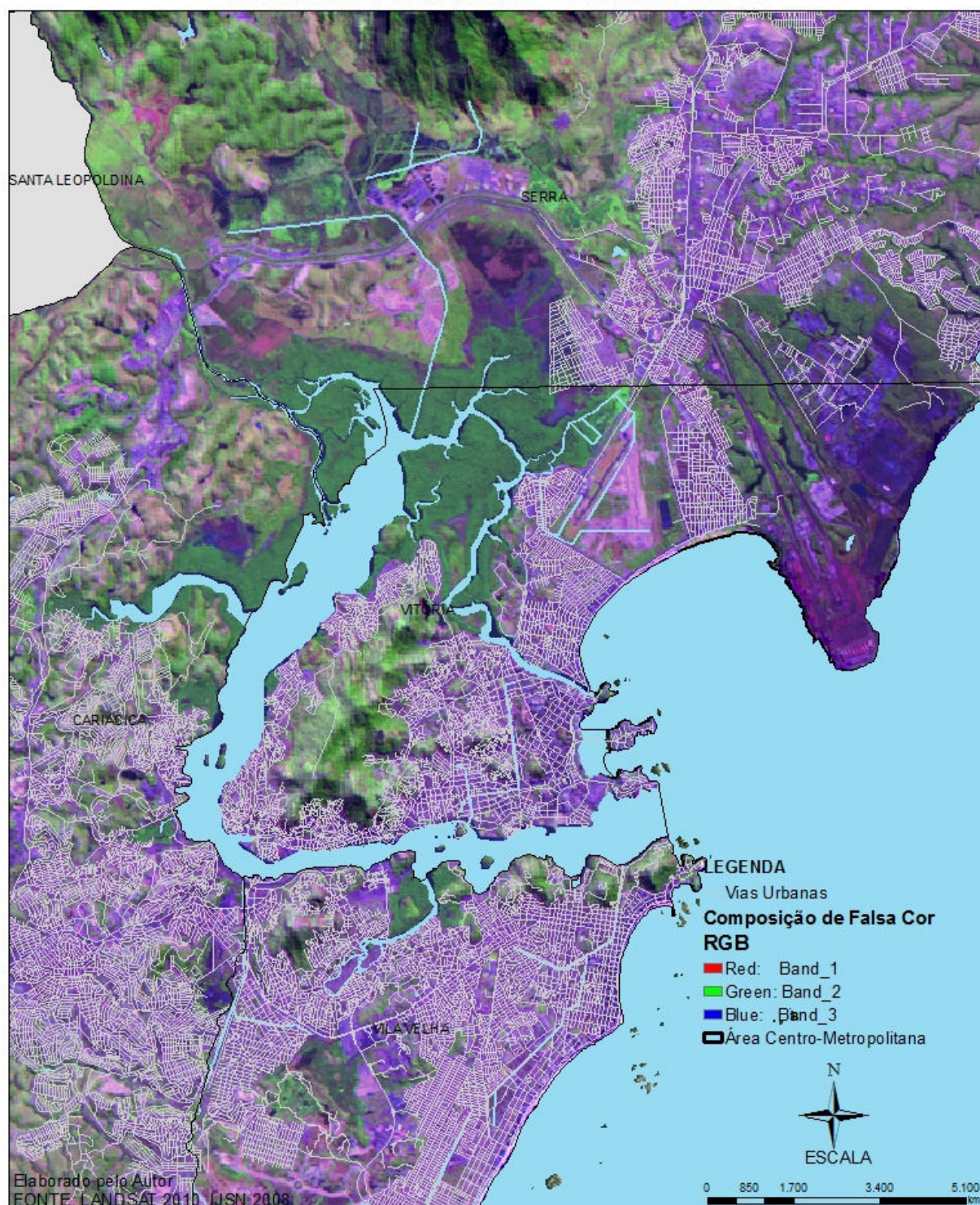


FIGURA 18: MAPA DA MANCHA URBANA, VIAS E RELEVO DA CAPITAL E IMEDIAÇÕES
Fonte: Elaboração pelo autor.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA INFLUÊNCIA DO RELEVO NOS EIXOS VIÁRIOS

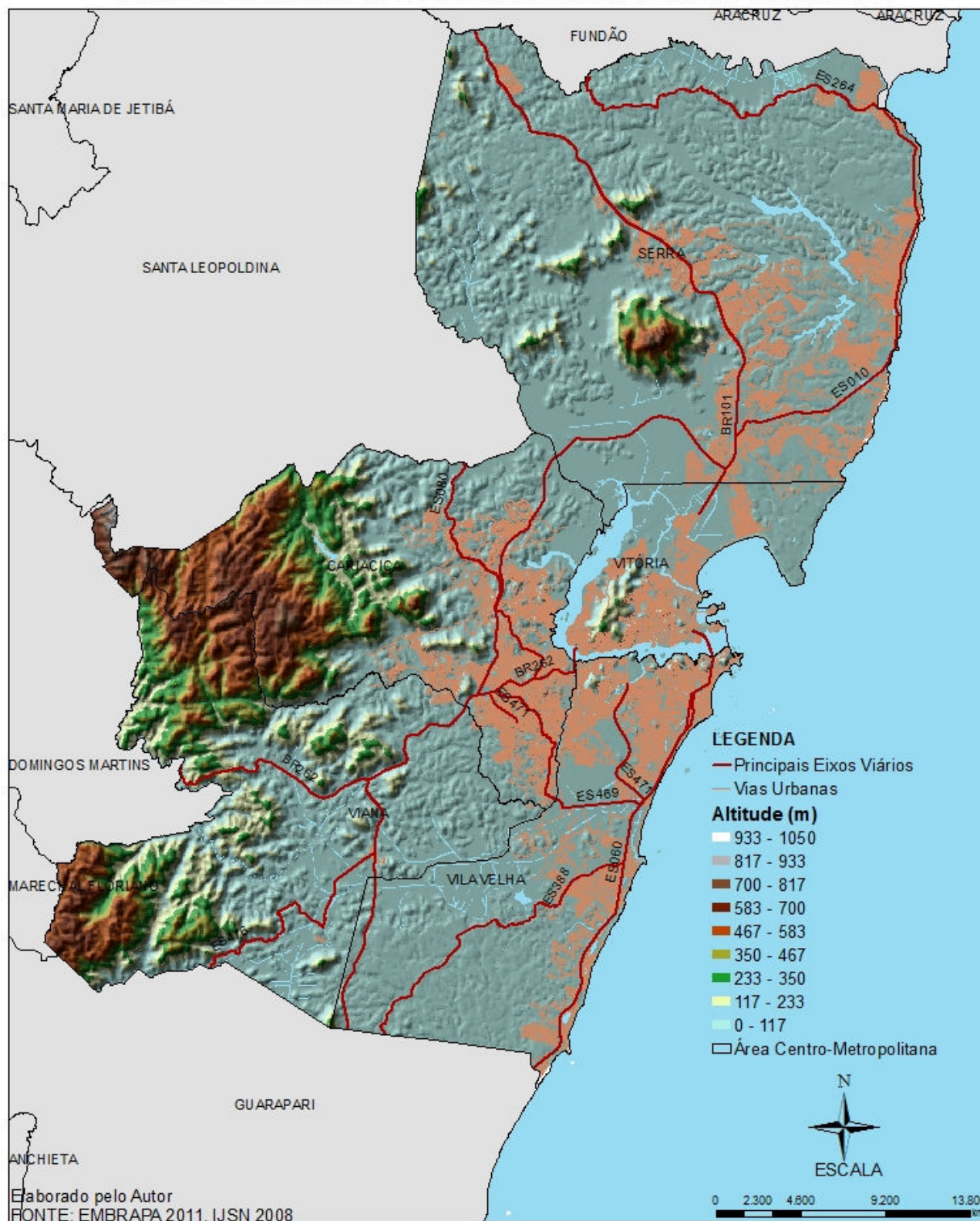


FIGURA 19: MAPA DA INFLUÊNCIA DO RELEVO NOS EIXOS VIÁRIOS
Fonte: Elaboração pelo autor.

Em Carapina na Serra sai uma rodovia estadual da BR-101, a ES-010, que passa por Jacaraípe e segue para o norte pelo litoral. A Rodovia José Sete, como é mais conhecida da ES-080, inicia-se em Itaquari, um bairro de Cariacica, e sobe margeando o Rio Santa Maria em direção as cidades da região serrana do Espírito Santo. Tais vias possuem grande importância na estruturação da mancha urbana metropolitana, pois são os principais eixos dos fluxos extra-urbano de tráfego.

Das rodovias federais, a BR-101 é a que mais possui suas margens ocupadas, desde o município da Serra até o final da conurbação metropolitana em Viana. Esta via passa por áreas de relevo predominantemente plano, o que contribui para o povoamento do seu entorno. Inicialmente cortava o centro da capital até o encontro com a BR-262 em Viana, fato este que promoveu um intenso povoamento da região como percebido na Figura 19, contudo, na atualidade com a construção do Contorno de Vitória, surge uma nova área de expansão, que se deu inicialmente por empreendimentos industriais, como o TIMS, área destinadas aos Portos Secos, e a partir de 2008 também começa a receber empreendimentos imobiliários, como o Condomínio Alphaville que ocupa uma grande área próximo a via.

A BR-262 encontra-se com a 101 em Viana e segue no sentido sudoeste, cortando a área de relevo mais elevado do Espírito Santo, fato este de dificulta a ocupação humana ao longo da via. A expansão urbana que acompanha a BR-101 e continua no início da 262 vai para o sentido norte acompanhando a ES-080 e para o sul nas margens da ES-471, pois a partir de então a BR-262 começa a percorrer terrenos mais acidentados.

As rodovias ES-010 e ES-060 cortam as áreas mais planas da área centro-metropolitana, pois são responsáveis por interligar a região no sentido norte-sul passando pelo litoral. A ES-010, parte de Carapina, na Serra no sentido norte em direção a Fundão, passando por distritos industriais em crescimento e também pela área que recebe os maiores investimentos imobiliários do estado. A rodovia ES-060, mais conhecida como Carlos Lindemberg, passa pela área com a maior densidade demográfica de Vila Velha e segue no sentido de Guarapará, em locais que também estão sendo explorados pelo mercado imobiliário, devido a vários fatores, mas

dentre eles encontra-se o fato de ser uma grande via de ligação com o restante da região, tem um relevo que facilita as construções no ponto de vista físico, e também está próximo de belas praias, valorizando ainda mais a região. Esta região teve seu crescimento mais acelerado após a concessão de uma trecho da rodovia para a concessionária Rodosol, que ampliou e modernizou a via.

Por outro lado, as ferrovias foram de grande importância nos fluxos inter-regionais de transportes de cargas e passageiros, não possui forte ligações com as áreas mais afastadas, ficando restrita as imediações das áreas portuárias. Sendo assim não houve formação de áreas suburbanas marginais as ferrovias, como ocorreu em outras áreas metropolitanas brasileiras como Rio de Janeiro e São Paulo. A Estrada de Ferro Centro-Atlântica liga Cachoeiro de Itapemirim a Viana, passando por Cariacica e a Estrada de Ferro Vitória-Minas parte de Cariacica, passando por Vitória, Serra e Fundão até a região mineradora em Minas Gerais.

4.3.2 A INFLUÊNCIA DO PADRÃO RODOVIÁRIO NA EXPANSÃO PERIFÉRICA POUCO ADENSADA

Os meios de transporte e as estruturas existentes em função dele fornecem as bases para diferentes usos e ocupações do espaço, onde a circulação promove atividades econômicas e se integra a elas. Ocupar áreas marginais ou próximas aos eixos viários facilita o acesso a outros locais da cidade, permitindo uma redução no tempo de deslocamento. Este é um dos fatores que faz com que o padrão de transporte seja preponderante no adensamento da expansão da mancha urbana.

Os aspectos geográficos do espaço urbano, como já apresentado, também exercem sua influência na definição do modelo de transporte e sua ocupação no território, contudo, tanto a escolha do principal modal a ser utilizado como os locais atendidos pelas vias, é feita pelos agentes políticos, econômicos e sociais atuantes na cidade.

O processo de crescimento urbano pode ocorrer por aglutinação ou aglomeração, ocorrendo primeiro o crescimento horizontal, que posteriormente absorve os núcleos menores na periferia do centro urbano e finalmente abarca os aglomerados rurais e cidades menores. Após estes acontecimentos temos o adensamento e a verticalização, que em alguns casos desencadeiam a metropolização. Estes acontecimentos não seguem, ordinariamente, uma sequência linear, mas ocorre de forma paralela e dinâmica, formando redes entre as diversas áreas rurais e urbanas, onde destaca-se o papel da circulação.

As aglomerações urbanas constituídas em função do transporte metroferroviário ou rodoviário, apresentam especificações bem definidas, ao formar redes condicionadas a sua forma de apropriar e configurar o espaço.

Investimento em infra-estrutura mais bem direcionado para as áreas ocupadas ou ocupáveis ao longo dos eixos de circulação sobre trilhos, que orientam a expansão da cidade; menor dispêndio geral de combustível, menos poluição atmosférica e menor tendência a formação de grandes vazios no interior do tecido urbano (SOUZA, 2005. Pág. 88).

Em uma cidade onde o principal meio de transporte de massa é por meio de trilhos, como por bondes, trens ou metrô, é percebido um adensamento urbano, além ser um modelo como maior eficiência econômica e ambiental. Segundo Custódio (2006), em uma hipotética cidade onde o transporte sobre trilhos tem importância primordial a configuração urbana e das vias poderia ser assim definida (Figura 20):

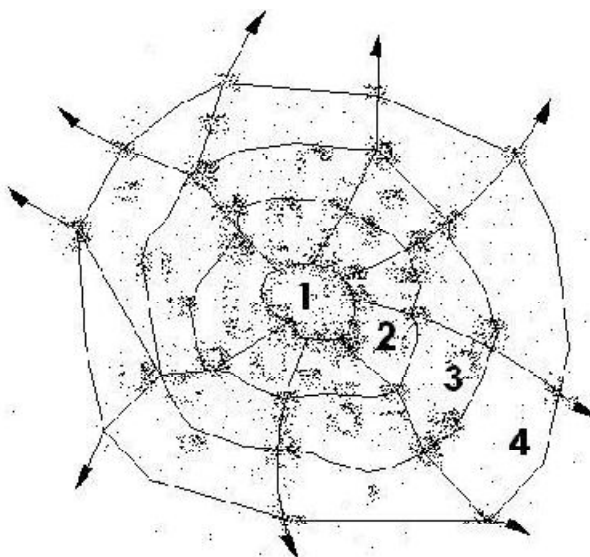


FIGURA 20: ILUSTRAÇÃO DO PADRÃO METROVIÁRIO
Fonte: Custódio (2006)

Observa-se uma concentração das ocupações nas proximidades dos trilhos. A cidade representada na Figura 20 apresenta uma área de negócio central e vários outros subcentros expandindo nas áreas periféricas e promovendo um adensamento em suas imediações, contribuindo para a formação de uma aglomeração urbana com maior densidade demográfica, por se compor por núcleos mais compactos, o que permite deslocamentos mais rápidos e eficientes e ao melhor atendimento dos usuários pela rede promotora de acessibilidade.

O transporte sobre rodas e baseado no uso de combustíveis fósseis reina absoluto. Conseqüências: mais gastos com infra-estrutura urbana, maior consumo geral de energia (combustível), mais poluição atmosférica e, particularmente [...] tendência a formação de grandes vazios associados a especulação imobiliária em larga escala ("urbanização em saltos") (SOUZA, 2005. Pág. 88).

O modal rodoviário, como afirma Souza (2005), é o mais popular para transportar pessoas e mercadorias, em países periféricos, e semiperiféricos como o Brasil, favorecendo a estruturação de cidades com maior espraiamento populacional. Na Figura 21, observa-se uma cidade exemplo, onde foi aplicado o sistema rodoviário como principal forma de transporte e locomoção.

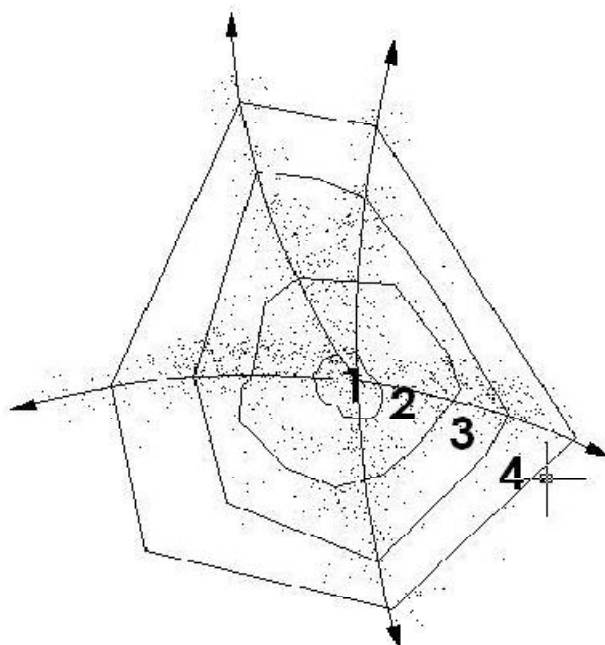


FIGURA 21: ILUSTRAÇÃO DO PADRÃO RODOVIÁRIO
Fonte: Custódio (2006)

A dependência de um eficiente sistema viário, aliado ao fato de possibilitar uma maior flexibilidade, faz do transporte rodoviário um grande contribuinte ao crescimento das cidades. A ampliação na frota de veículos tende a favorecer as ocupações nas proximidades dos eixos viários, devido a flexibilidade possibilitada pelo automóvel, e então surgir uma ocupação menos adensada que avança sobre as áreas vazias mais distantes do centro. Como apresentado na Figura 21, neste padrão favorecido pelo transporte rodoviário, as vias de circulação forma um anel concêntrico ao centro que expande-se para as periferias, o que promove o agravamento do problema da mobilidade urbana por favorecer a utilização do transporte rodoviário individual.

Neste contexto, a criação de novas periferias interiores, em oposição as típicas periferias externas formadas majoritariamente por bairros populares, indica a configuração de outras áreas urbanas, dentro da mesma cidade ou dentro de seu transbordamento imediato. Observa-se que a dicotomia centro-denso versus periferia dispersa se desfaz mediante o processo de periferização interna das cidades atuais, onde as imediações dos centros metropolitanos são formadas por enormes vazios intersticiais. (CAMPOS, 2004, pág. 1)

No decorrer do acelerado processo de urbanização brasileiro da segunda metade do século XX, formam-se extensas áreas metropolitanas, compostas por um núcleo central mais dinâmico economicamente que polariza uma rede de cidades ao redor. Essa rede urbana fica mais expressa no intercâmbio de fluxos de bens, serviços, pessoas e informações entre as cidades que a compõem, e principalmente com o núcleo metropolitano.

Tal dinâmica pôde ser percebida no espaço geográfico metropolitano do Espírito Santo, a Grande Vitória, que começa a se dinamizar com as atividades decorrentes do café e posteriormente vai se transformando e reforçando as relações dos municípios metropolitanos.

A sistematização de Regiões Metropolitanas na década de 1970 normatizou um fenômeno urbano existente, contudo há de se considerar as profundas diferenças existentes em cada região metropolitana, seja entre países desenvolvidos ou em desenvolvimento como é o caso do Brasil. Mesmo internamente, o Brasil, apresenta diversidades com comportamento urbano interno a cada aglomeração metropolitana.

Mesmo em uma mesma região, percebe-se uma diferenciação na oferta de serviços públicos nos centros e nas periferias, as taxas são bem maiores nos centros, passando de uma configuração de rede de cidades bem definidas para eixos de cidades intrametropolitanas, alguns conturbados, geralmente nas proximidades do núcleo, contudo o tamanho do centro urbano não determina obrigatoriamente a existência de economias de aglomeração, tem que se considerar também os setores produtivos aliados ao mercado consumidor, oferta de matérias primas, entre outros. Considerando este fato temos uma região central que oferece os produtos e serviços e uma periférica suprindo com mão de obra, tornando imprescindível a existência de vias e de um sistema de transporte que atenda em questão.

A partir da análise da relação entre a localização das atividades econômicas, a dinâmica demográfica e o sistema de transporte – no caso, o rodoviário - nas últimas três décadas é possível retirar algumas conclusões sobre a relação existente entre a configuração espacial da mancha urbana e o principal modal de transporte utilizado pela população para locomoção sazonal no contínuo movimento trabalho-residência

Por não possuir um sistema de transporte de pessoas sobre trilhos o modal rodoviário prevaleceu na Grande Vitória, com a distribuição de cargas feita por caminhões e a locomoção de pessoas realizada por ônibus e automóveis. Como já apresentado anteriormente, e ilustrado da Figura 20, o utilização do padrão rodoviário como principal promotor da mobilidade urbana promove uma ocupação espraiada da população. Na área centro-metropolitana capixaba, este aspecto apresenta-se mais evidente.

A figura 21 apresenta o atual padrão rodoviário encontrado na Grande Vitória, que assim como Custódio (2006), mostra que a população tende a concentrar no entorno das vias, e como a mobilidade promovida pelos veículos rodoviários é maior, a mancha urbana tende a se espalhar nas proximidades dos eixos principais. Na referida área de estudo pode ser percebido uma concentração populacional mais densa no entorno imediato da capital e vários núcleos urbanos mais isolados ao longo dos principais eixos e em suas vias secundárias próximas, o que pode ser percebido no norte da Serra, sul de Vila Velha e também em Cariacica.

NÚCLEOS URBANOS CENTRO-METROPOLITANO COM BASE NO PADRÃO RODOVIÁRIO

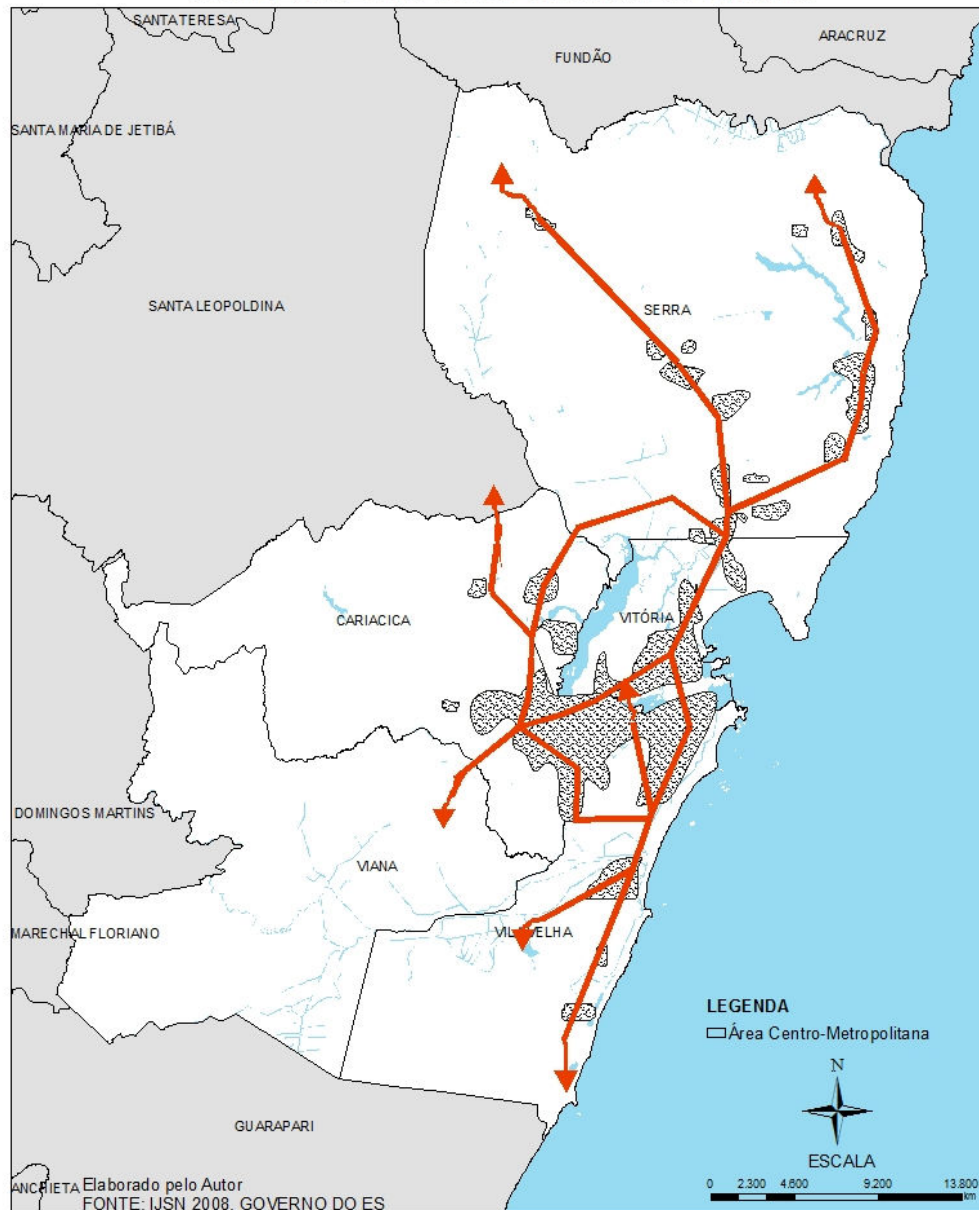


FIGURA 22: NÚCLEOS URBANOS CENTRO-METROPOLITANO COM BASE NO PADRÃO RODOVIÁRIO

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.3.3 A RECIPROCIDADE ENTRE A AMPLIAÇÃO DO ATENDIMENTO PELO TRANSPORTE COLETIVO E A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA

A aplicação das estratégias de marketing de grandes empresas para se apropriarem e obterem altos lucros com o uso do solo urbano fez com que parte deste mercado, que antes concentrava-se na capital, fosse deslocado para novas áreas, nos municípios conurbados a ela, em um primeiro momento Vila Velha, depois para a Serra no bairro de Laranjeiras e imediações, e mais recentemente chegando até Campo Grande em Cariacica, ampliando assim a importância dos subcentros e atribuindo a eles novas funções dentro da malha urbana.

A aglomeração urbana da Grande Vitória, já há algumas décadas passava por vários problemas referentes ao transporte urbano, com destaque para os congestionamentos em eixos centralizadores, como o centro da Capital, que por fatores históricos, já concentrava grande quantidade de atividades ligadas ao setor terciário, contribuindo para uma polarização das regiões periféricas, como apresentado em estudo do IJSN de 1983. Tal fato contribuía para uma configuração radial do transporte coletivo, visto que a maioria das linhas que se originavam nos bairros e sub-centros da região metropolitana, tinham como destino final a região central de Vitória, gerando congestionamentos, que se agravavam a medida que a região se expandia horizontalmente com o surgimento de novos bairros e novas linhas eram criadas tendo o centro da capital como destino final.

É de grande importância pensar também nas distâncias percorridas e a quantidade de passageiros transportados. O IPK¹⁷ - Índice de Passageiros por Km, demonstra a rotatividade dos passageiros nos lugares ofertados por ônibus. Valores muito baixos mostram que a renovação de passageiros é pequena, típica dos movimentos pendulares em linhas de longo percurso, em que os a maioria dos passageiros entra no ponto inicial e desce no ponto final, percorrendo grandes distâncias. O indicador tem valores baixos também quando há excessiva quilometragem percorrida em relação à demanda efetiva.

¹⁷ É um dos indicadores mais utilizados pelos analistas para dar uma idéia da produtividade do sistema.

Este último fenômeno foi observado em muitas¹⁸ cidades desde o início da década dos 90 até recentemente, quando a extensão das linhas autorizadas pelo poder público, e correspondente quilometragem, crescia, às vezes em ritmo acelerado, enquanto a quantidade de passageiros transportados diminuía. Nos últimos anos essa tendência foi parcialmente contida na maioria dos grandes centros, levando a alguma estabilidade no IPK, mas persiste em muitos municípios.

O índice de passageiros por quilômetro pode ser visto também na perspectiva do usuário. Valores muito elevados significam níveis de serviço baixos e, portanto, perda de conforto. Na média diária, como o IPK tem apresentado tendência de redução nas cidades brasileiras, essa retração no nível de serviço parece não estar acontecendo, embora se verifique muitas vezes nos horários de pico.

Estudos mais modernos como o apresentado são de grande valia em se tratando de planejamento de transporte coletivo. Vários estudos foram realizados, por órgãos públicos e particulares, na área metropolitana do Espírito Santo no início da década de 1980 em diversos setores, incluindo a espacialização urbana e as origens e fluxos diários relacionados às atividades econômicas no território capixaba, tanto em âmbito do transporte individual como o coletivo. O Instituto Jones dos Santos Neves realizou a pedido do Governo do Estado uma série de estudos com respeito as áreas atendidas e qualidade do serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo.

Em 1987 o Plano Diretor de Transporte Urbano-PDTU, identificou como principais entraves a fluidez do transporte coletivo os seguintes fatores:

- Superlotação das linhas;
- Baixo índice de rotatividade das linhas do aglomerado urbano;
- Saturação do Sistema Viário do centro;
- Falta de integração física, operacional e tarifária;
- Inadequação dos terminais no centro do aglomerado urbano;
- Comunicação visual.

¹⁸ De acordo com dados da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos em seu relatório de Desempenho e Qualidade nos Sistemas de Ônibus Urbanos de 2008.

Tais estudos partiam da definição das áreas atendidas pelas linhas de ônibus e a verificação de fluxo em vários horários, assim como também a origem e destino dos passageiros, através de entrevistas.

Recebeu apoio também do governo federal para a implementação das ações necessárias, através do Programa AGLURB e da GEIPOT que se somaram forças ao Instituto Jones do Governo Estadual. Como resultado, obteve-se a elaboração do Plano de Transporte Coletivo da Grande Vitória, que foi incorporado ao Plano Diretor de Transporte Urbano, que para diminuir o tempo de trajeto e ampliar a acessibilidade dos usuários ao sistema, estimularam a criação dos sub-centros, atendidos por uma rede Tronco-alimentadora, que receberiam as linhas provenientes dos bairros nos terminais e a partir daí interligaria os terminais passando pelas principais vias.

A construção dos terminais vem fortalecer a tendência de se consolidar centros de animação dentro dos seus respectivos municípios. (IJSN, 1987^a. Pág. 119)

Para integrar todo o sistema foram inicialmente implantados seis terminais, com localização definida pela consideração de critérios como: áreas comerciais já consolidadas que já possuem um forte comércio local, ou áreas com potencial para serem transformadas a médio e longo prazo em centros de animação. Dois deles seriam em Vila Velha, no Centro e no Ibes, dois em Cariacica, localizados em Campo Grande e Itacibá, e também um em Laranjeiras e outro em Carapina no município da Serra, que diminuía o fluxo de passageiros e descentralizava o uso do solo das áreas centrais, proporcionando um aumento da arrecadação através das novas zonas de crescimento e empregos que seriam criados.

A implantação de terminais em uma determinada região promove uma ampliação do fluxo de pessoas por facilitar o acesso a área atendida, sendo assim uma série de outras estruturas comerciais e de serviços tendem a se instalarem nas proximidades, e a partir de então atrair também novos investimentos, que mais uma vez atraem pessoas e assim por diante, promovendo assim uma acelerada ocupação da região, fato observado em todos os terminais já consolidados da

Grande Vitória, como o de Laranjeiras, Ibes, o extinto Dom Bosco e o de Campo Grande.

A partir dos dados obtidos no IJSN e na CETURB, foi possível cruzar informações com mapas da época que demonstrava a mancha urbana, e a partir de então produzir a Figura 23, que foi fruto da transposição de dois mapas distintos produzidos em SIG, através do qual a análise de área e correlação entre vias e adensamento populacional nos municípios de Vitória, Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana se tornou mais evidente, principalmente após comparar com a Figura 24, produzido também a partir do uso de SIG com dados da CETURB e do Instituto Jones dos Santos Neves, sobre esta mesma área no ano de 2008.

Como relações de causas e efeitos recíprocos, a configuração física da cidade e a evolução urbana tinham como uma de suas consequências a ocupação dispersa e a excessiva concentração na Área Central do uso do solo do setor terciário e, portanto, das chamadas linhas de desejo de viagem. (ABE, 1999. Pág. 135)

A partir da observação e análise dos mapas é possível concluir que houve um grande aumento da mancha urbana e da área atendida pelo transcol nos municípios citados, demonstrando a relação de interdependência entre ocupação e adensamento urbano com o atendimento pelos meios de transporte coletivo.

No final da década de 1980, eram transportados pelo sistema transcol uma quantidade muito inferior aos 17 milhões de passageiros por mês nos cinco municípios da área centro-metropolitana em 2010. A Relação entre os fatores citados se dá de forma mais evidente em locais no município da Serra onde primeiro foram criadas áreas atendidas pelo sistema de transporte coletivo para posteriormente receber ocupação humana. No município de Vila Velha percebe-se o contrário, áreas urbanas foram criadas e povoadas e posteriormente passaram a ser atendidas pelo transporte coletivo.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA MANCHA URBANA E LINHAS DO TRANSCOL 1983

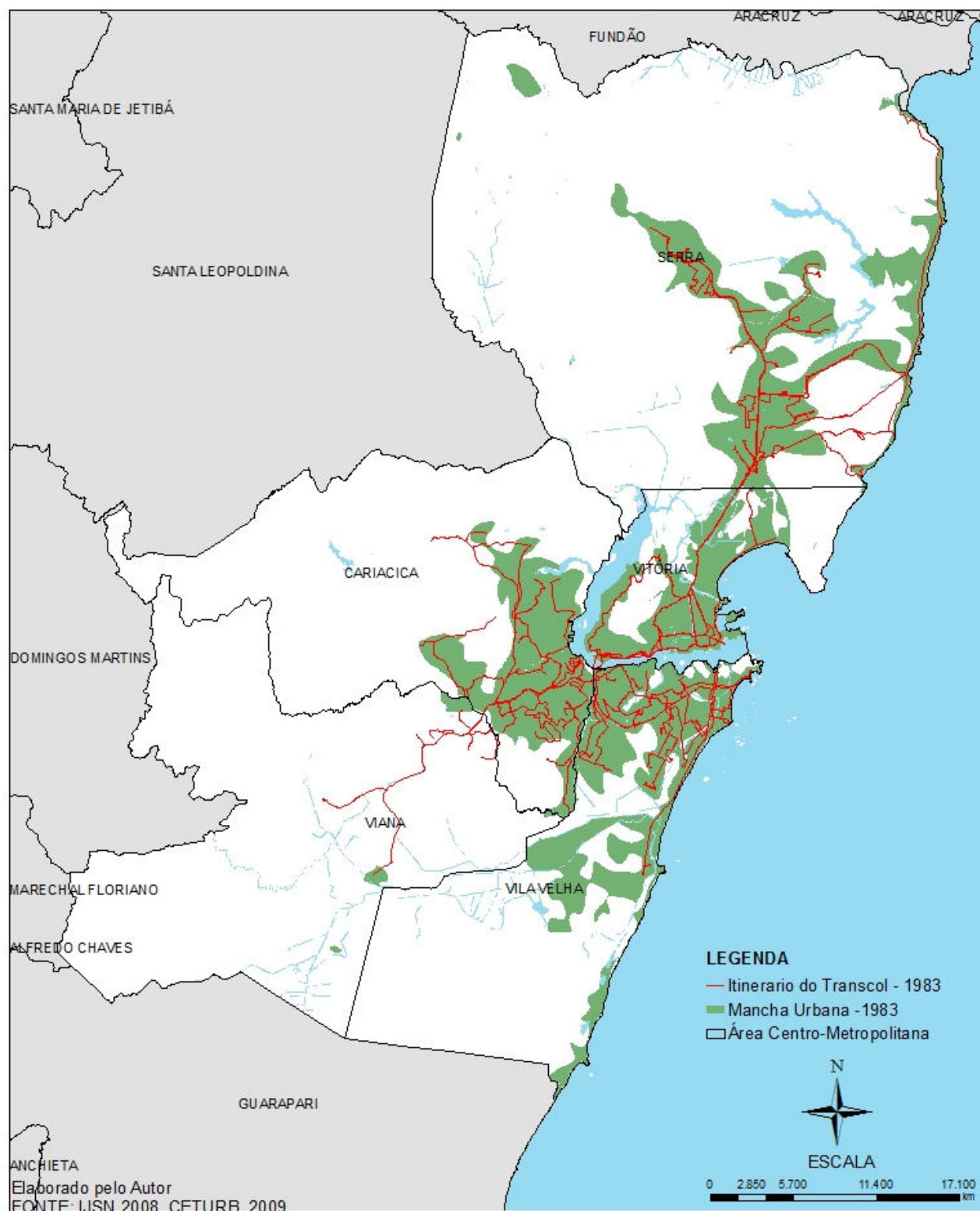


FIGURA 23: MAPA DA MANCHA URBANA E LINHAS DO TRANSCOL EM 1980
 Elaboração pelo autor.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA MANCHA URBANA E LINHAS DO TRANSCOL - 2008

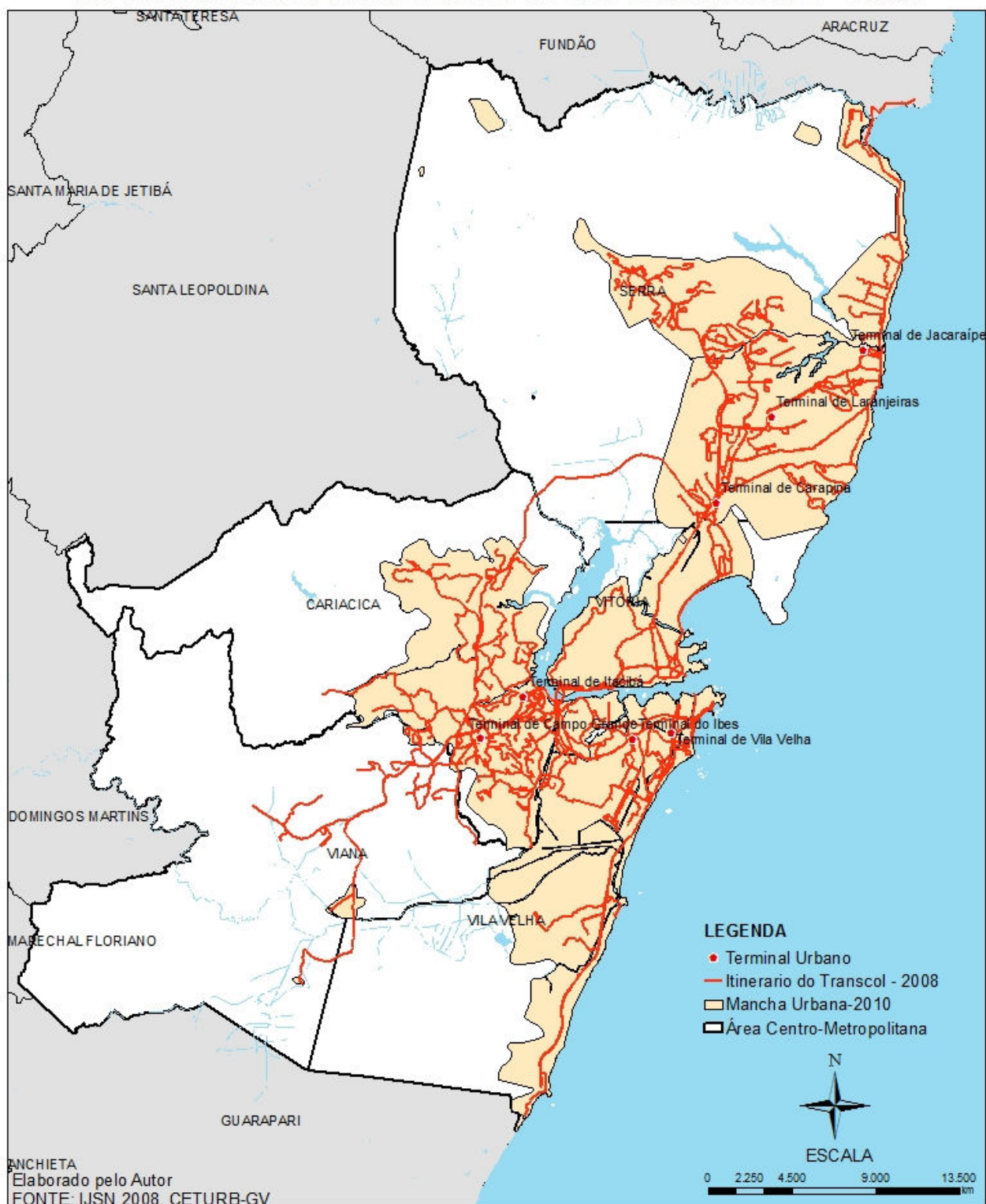


FIGURA 24: MAPA DA MANCHA URBANA E LINHAS DO TRANSCOL EM 2008
Elaboração pelo autor.

Atualmente existem linhas do transcol atendo áreas ainda não urbanizadas no norte do município da Serra, na ligação entre Serra e Cariacica feita pela Rodovia do Contorno, no sul e sudoeste de Vila Velha, no interior de Cariacica em várias partes do município de Viana. Se considerarmos a tendência de urbanização das áreas atendidas pelas linhas do transcol como ocorreu a partir da década de 1980 em alguns anos a mancha urbana já terá atingido estas localidades.

O contrário também pode ocorrer, a exemplo do ocorrido em anos anteriores, pois nos municípios de Serra, Cariacica e Vila Velha, que vem apresentando um maior crescimento na malha urbana, existem ainda muitos novos bairros, loteamentos e condomínios que ainda não são atendidos pelo sistema de transporte coletivo público, mas a medida que a população destes locais aumentar, buscarão também receber esta infra-estrutura urbana que tanto contribui com o bem estar humano promovendo qualidade de vida na mobilidade.

5. A AMPLIAÇÃO DA MALHA VIÁRIA

A estrutura viária tem um importante papel na compreensão das estratégias do mercado sobre o espaço urbano, assim como também sua relação com outros agentes produtores da cidade.

O comprador também adquire uma distância, a que vincula sua habitação aos lugares: os centros (de comércio, de lazeres, de cultura, de trabalho, de decisão). Essas distâncias tornam tal lugar mais ou menos desejável; não é exatamente essa “desejabilidade” (que permitiria introduzir aqui imagens psicológicas, “marginalismos”) que desempenha o papel mais importante. O consumo do espaço difere do consumo das coisas não somente pelo tamanho e pela quantidade, mas por características específicas. De fato, aqui o tempo entra em cena, embora o espaço, ao mesmo tempo programado e fragmentado, tenda a eliminá-lo. Compra-se um emprego do tempo, ou seja, simultaneamente uma economia de tempo (distância curta ou grande) e uma apazibilidade. O espaço envolve o tempo. (LEFEBVRE, 2008, pág. 128)

Atualmente Vitória conta com cerca de 330 mil habitantes em seus apenas 82 km², apresentando uma densidade demográfica próxima a de grandes cidades mundiais. Há algum tempo vive um esgotamento de sua capacidade viária em relação ao número de veículos em circulação, relacionado principalmente a polarização de serviços, fazendo com que a Capital tenha sua população triplicada diariamente pelos movimentos sazonais provenientes dos municípios conurbados, gerando impactos em toda a estrutura urbana e também na qualidade de vida da população.

De acordo com o DETRAN-ES, a região metropolitana conta hoje com quase 600 mil carros, mais da metade da frota estadual, com perspectivas de chegar a uma frota de 1,1 milhão, o que agrava o problema da locomoção, gerando assim longos congestionamentos.

A polarização da Grande Vitória foi ampliada com a implantação dos grandes projetos industriais na década de 1970, e a partir de então ampliou-se ainda mais. Na atualidade a região concentra 65% do PIB estadual e crescimento populacional de 1,60%, entre 2000 e 2010, acima da média do Espírito Santo que foi de 1,27% no mesmo período.

A ampliação da malha viária, que vem para amparar este crescimento, torna-se ainda mais necessária quando se leva em consideração os empreendimentos imobiliários lançados ano a ano, principalmente nos municípios de Serra, Vitória e Vila Velha, o que gera em muitos casos periferias necessitantes de infraestrutura básica, ampliando assim o número de pessoas socialmente marginalizadas. Como os novos empreendimentos são mais distantes do centro, e, inicialmente desassistidos pelo sistema transcol, cria-se a necessidade da utilização do transporte individual, apoiado nos planos do governo federal que tem facilitado a compra do automóvel. As vias então vão sendo construídas para atender a crescente demanda, ou seja, de forma radial a Capital, já que os trabalhadores ainda tem em Vitória a referencia empregatícia ainda não ofertada do forma suficiente pelos sub-centros locais.

Os governos, estadual e municipais, possuem vários projetos em discussão em fóruns e congressos de mobilidade, para a melhoria do transito na região metropolitana, tanto na ampliação em área como na melhoria para o aumento da eficiência das vias existentes. Alguns são de intervenção na estrutura rodoviária, como: (www.mobilidadeurbana.es.gov.br acesso em 23 de julho de 2012.)

- A construção da Quarta Ponte ligando os municípios de Vitória e Cariacica utilizando a rodovia Serafim Derenzi ligando São Pedro a Porto de Santana, até o presente momento ainda não existem projetos práticos e prazos definidos;

- Um túnel ligando a Ilha de Santa Maria em Vitória até a Glória em Vila Velha, passando por baixo da baía da Vitória, ainda sem prazo para concretização.

Outros projetos que também ganha destaque na mídia metropolitana são aqueles que fornecem uma alternativa ao transporte rodoviário, como:

- Construção de piers especiais para atracar lanchas rápidas dentro do projeto da re-implantação do Aquaviário Metropolitano, ainda sem prazo definido;

- O VLT-Veículo Leve Sobre Trilhos também é posto como uma alternativa ao transporte coletivo que daria rapidez a locomoção intrametropolitana e diminuiria o número de veículos nas vias. Ligaria os municípios de Serra, Vitória, Vila Velha e Cariacica ao longo de 30 estações. Ainda sem prazo definido para início;

-Um outro projeto é o BRT, sigla em inglês para Bus Rapid Transit, que seria uma melhoria do atual sistema transcol. É o que está mais próximo de ser implantado, com previsão para estar em funcionamento a primeira parte já em 2013.

5.1 A REDE VIÁRIA

Atualmente a malha viária estadual é servida por ferrovias e rodovias, que integram o sistema modal aos portos e ao aeroporto. São de grande importância em âmbito estadual e metropolitano, pois é responsável pela transferência de cargas provenientes tanto da importação quanto da exportação, visto que o Espírito Santo conta com inúmeras empresas ligadas a este setor e pólos industriais na Grande Vitória que depende de uma mobilidade eficiente para o sucesso de seus investimentos e conseqüente retorno financeiro.

A malha rodoviária capixaba é constituída por mais de 30.000 km de rodovias. A Região Metropolitana da Grande Vitória é cortada por grandes vias de importância nacional como a BR-101, que acompanha o litoral capixaba desde a divisa com o Rio de Janeiro até a Bahia, e a BR-262, que liga a Capital Estadual ao estado de Minas Gerais.

Outras importantes rodovias estaduais também servem a área Centro-Metropolitana, como a ES-060, que se inicia em Guarapari, corta todos os municípios da área de estudo e se encerra na Serra, nas proximidades de onde começa a ES-010. A ES-080 e ES-471 também são de grande valia para os municípios de Cariacica e Vila Velha, onde são responsáveis por grande fluxo diário de cargas e veículos urbanos.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA MALHA RODOVIÁRIA - 2010

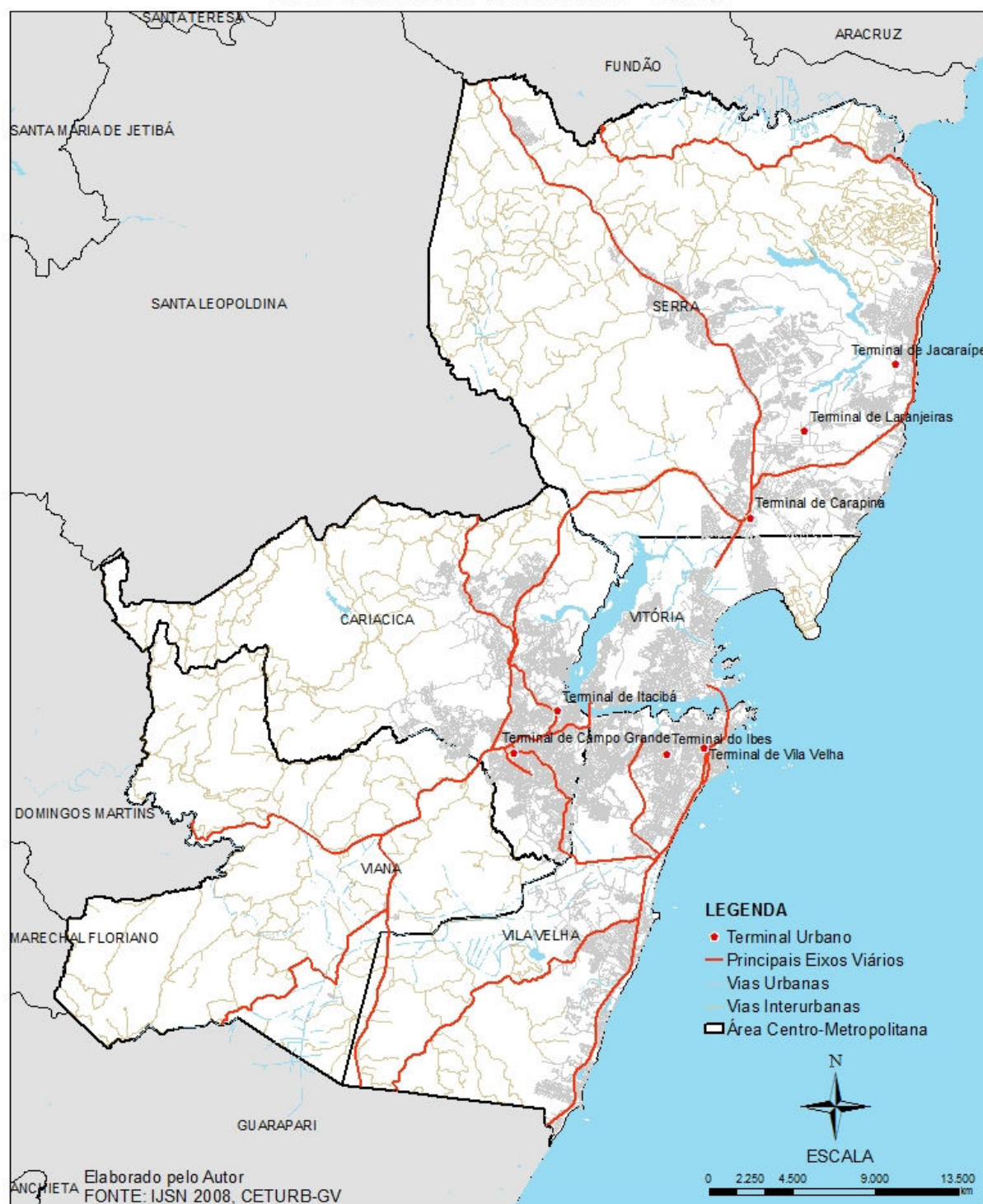


FIGURA 25: MAPA DA MALHA VIÁRIA EM 2010
Fonte: Elaboração pelo autor.

Mesmo que os ramais ferroviários ligados ao escoamento de café e de madeira já existissem em operação desde meados do século XIX, a malha ferroviária que caracteriza a trajetória passada e as perspectivas futuras de consolidação do Espírito Santo como centro distribuidor de mercadorias no contexto de desenvolvimento do Sudeste brasileiro, é constituída basicamente pela Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), pertencente à CVRD e a precária ligação Vitória-Rio operada pela recém privatizada Ferrovia Centroatlântica SA.

A EFVM cujo início de construção data de 1903, é hoje uma das mais modernas ferrovias operando no País e uma das mais eficientes em seu gênero em funcionamento no mundo. Liga os terminais de Fabrica e Itabira e as conexões Capitão Eduardo (com a Ferrovia Centro Atlântica) e o pátio de transbordo PATRAG (com a MRS) aos portos capixabas através de 260 quilômetros de linha singela e 540 quilômetros de linha dupla, esta última dimensionada em projeto para uma capacidade de transporte de 120 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.

Em relação a infra-estrutura portuária, todos os esforços desenvolvidos para a implantação e modernização, sempre tiveram forte vinculação com a movimentação, estocagem e transbordo de graneis. Assim, a construção de todo o complexo portuário localizado na baía de Vitória teve forte vinculação com o café e com o minério de ferro.

Mesmo apresentado contínuo crescimento, a movimentação pelos portos do Espírito Santo ainda está fortemente marcada por grandes volumes de baixo valor. Dos quase 100 milhões de toneladas que passaram por ano, em média, nos anos 90¹⁹ pelas instalações portuárias no Estado, aproximadamente 90% eram de graneis sólidos, como o minério de ferro.

¹⁹ A liberalização comercial promovida pelo Governo Collor encontrou no Espírito Santo importante porta de entrada, principalmente para a importação de automóveis. A tendência que vinha se estabelecendo de movimentação desta carga geral de maior valor, vem sendo afetada pelos acordos entre as montadoras e seus estados anfitriões que exigem que suas importações sejam feitas por portos locais.

PRINCIPAIS PORTOS, FERROVIAS E RODOVIAS



FIGURA 26: MAPA DO COMPLEXO PORTUÁRIO, PRINCIPAIS FERROVIAS E RODOVIAS FEDERAIS NO ESPÍRITO SANTO.

Fonte: ANTT, 2010.

A recente privatização do antigo porto de Capuaba e entrada em operação do Terminal de Vila Velha (TVV), apresentado na Figura 27, administrado pela CVRD, é o primeiro passo no sentido de aumentar a capacidade dos portos capixabas movimentarem *containers*. Estão sendo feitos esforços tanto de gestão quanto na modernização com a aquisição de equipamentos. Tanto para a parte de informatização dos procedimentos quanto na implantação de capacidade instalada, a TVV está lançando mão de inovações externas, não identificando maiores necessidades de adaptações.



FIGURA 27: FOTO DO TERMINAL DE VILA VELHA

FONTE: www.estiva-es.com.br acessado em 27 de junho de 2012

Um importante propulsor da estrutura logística e industrial capixaba, o FUNDAP, teve suas atividades encerradas em 2012, o que poderá acarretar em sérias conseqüências a economia capixaba, e conseqüentemente na estrutura viária, visto que segundo as estimativas do governo do Espírito Santo, as perdas provocadas pelo fim do FUNDAP acarretarão prejuízos que podem chegar, já em 2013, a R\$ 1 bilhão.

O FUNDAP se tornou um mecanismo financeiro no qual o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo S.A.(BANDES) concedia financiamentos às empresas que exerciam atividades exclusivas de comércio exterior, desde que estivessem sujeitas ao pagamento de ICMS e que tivessem sede no Estado, com um financiamento que chegou a ser equivalente a até 8% da operação, a juros de 1% aa, com prazos de 5 anos de carência e 20 anos para a amortização.

Tinha como proposta inicial aumentar os fluxos de entrada de mercadorias pelos portos capixabas, esse incentivo financeiro acabou por diversificar a pauta de inserção da economia local no mercado internacional e por criar um novo nicho de

atividade econômica na formação sócio-econômica capixaba. De um total de oito empresas operando no sistema em 1971, este passou a contar com 20188 operadoras em 1999.

Tais medidas viabilizaram a implantação de centros de distribuição de mercadorias, se tornando a principal, e mais importante fonte de financiamento, da construção e operação de armazéns de distribuição de mercadorias. Em princípio voltados para mercadorias em trânsito para nacionalização, estes centros de distribuição, desempenham papel estratégico na logística de apoio ao comércio exterior capixaba, como será apresentado no decorrer do trabalho.

5.2 AS VIAS ATENDENDO A DEMANDA

As rotas de transportes, sejam elas aéreas, aquáticas ou terrestres, atuam como um importante agente na transformação do espaço em que passam, podendo promover o desenvolvimento e valorização de uma determinada área ou mesmo agir na deterioração de outras. Como visto em Huyghe (2006), na Ásia, a rota da seda viabilizou o surgimento/crescimento de vários povoados situados às margens viárias. Em função das rotas marítimas, vários pontos de abastecimentos foram surgindo, e posteriormente várias cidades surgiram através desta função primeira. Nos dias atuais as rotas de transporte e as vias envolvidas continuam exercendo a mesma importância, tanto âmbito local como regional.

No entanto, é importante também considerar o surgimento de vias de transporte para atender a uma demanda já existente. O surgimento de bairros em áreas periféricas a central é um fator que propicia a construção de vias, visto que estes espaços necessitam se relacionar com a área central, seja na utilização dos serviços oferecidos por ela ou mesmo para o fornecimento de mão de obra.

De alguma maneira é preciso morar. No campo, na pequena cidade, na metrópole, morar como vestir, alimentar, é uma das necessidades básicas

²⁰ Fonte: Jornal A Gazeta, 1999.

dos indivíduos. Historicamente mudam as características da habitação, no entanto é sempre preciso morar, pois não é possível viver sem ocupar espaço (BOTELHO, 2003. Pág.11)

Considerando por um lado essa tendência²¹ da população de menor renda em se dispersar por todo tecido urbano a partir do acréscimo das ocupações nas periferias e da formação de cortiços na área central, como resultado do esgotamento do padrão histórico de provisão de moradia para os pobres através do binômio loteamento popular-autoconstrução. De outra forma, tem se expandido a produção imobiliária por incorporação, apoiada pelo setor financeiro, especialmente nos condomínios fechados oferecidos a população de maior renda.

Em outras ocasiões as vias são vistas e planejadas como algo integrador, detendo o poder de estender o crescimento de um local a uma área circunvizinha a ser aproxima pelas vias. No Estado do Rio de Janeiro uma importante via foi construída com este objetivo, a ponte Rio-Niterói, que liga a Cidade do Rio de Janeiro a Niterói, contudo estudos recentes mostram que este investimento não obteve o retorno esperado, como escreve Magalhães (2006):

O sistema de transporte rodoviário, por meio do incremento da acessibilidade rodoviária proporcionada pela construção da ponte Rio-Niterói, não se apresentou como uma vantagem competitiva determinante para o ELMRJ; A ponte Rio-Niterói não teve um papel determinante em termos da difusão espacial do processo de urbanização do ELMRJ, ao não contemplar, com a mesma intensidade, as dimensões demográfica e econômica do processo de urbanização, de forma a propiciar um dinamismo econômico à altura do crescimento populacional observado no interior do ELMRJ. (MAGALHÃES, 2006, pág. 3)

Nas bordas da área centro-metropolitana da Grande Vitória, assim como na maioria das grandes cidades brasileiras, surgem bairros e loteamentos irregulares, sem o apoio do setor público. Por estarem na ilegalidade muitos deles não possuem energia elétrica, água encanada, rede de esgoto, telefonia fixa, vias urbanizadas e pavimentadas e, conseqüentemente também não são atendidos pelo sistema público de transporte. Casos mais comuns ocorrem nos municípios de Serra, Cariacica e Vila Velha que detalharemos no subitem seguinte.

²¹ Referenciada pelos estudos de Ribeiro e Lago (1994) sobre as transformações na estrutura da metrópole carioca nos anos 1980.

Há também que se considerarem os distritos industriais, que são implantados estrategicamente em vias que dão suporte a uma movimentação inicial de cargas, mas que com o passar do tempo e aumento da quantidade de empresas passam a exigir ampliação das vias que rapidamente têm sua capacidade de fluxo esgotadas. Tudo isso aliado ao fato de que a implantação industrial em uma área também atrai investimentos imobiliários para as proximidades, como ocorre em áreas da Serra e Cariacica.

5.2.1 A CONSTRUÇÃO DE VIAS EM LOCAIS JÁ POVOADOS

As relações entre as unidades econômicas são fatores importantes na definição do espaço de planejamento, definindo os preços e as quantidades em um dado momento de ação dentro do planejamento. O espaço urbano é cenário de atuação de forças que atuam determinando a demanda fruto da relação consumo-produção. A relação entre as várias unidades produtivas dentro do espaço urbano favorece a formação de uma rede que ao mesmo tempo em que homogeneíza o espaço pelas relações de interdependência, também realça os contrastes socioeconômicos.

O processo social está sempre deixando heranças que acabam se constituindo uma condição para novas etapas. Uma plantação, um porto, uma estrada, mas também uma densidade ou a distribuição da população, participam dessa categoria prático-inerte, a prática depositada nas coisas, tornada condição de novas práticas.[...] As formas naturais e o meio ambiente construído incluem-se entre essas formas herdadas. (SANTOS, 2008. Pág. 140)

O espaço urbano como produto de diversas relações políticas, sociais e econômicas, tem sua produção afetada diretamente pela variação de qualquer um destes fatores. A alteração no valor do solo urbano, que vem ocorrendo de forma muito acelerada nas últimas décadas, favorece o surgimento de povoamentos em áreas mais afastadas, que a partir de então passa a requerer o atendimento pelas vias de transportes necessárias ao atendimento da população ou indústrias localizadas, para que possam exercer seu papel dentro do sistema capitalista produtivo.

Mesmo se constituindo em uma necessidade universal, o modo como a questão da moradia vai de manifestar dependerá do seu significado em certa formação social, em determinado período histórico. A produção imobiliária atuante no Brasil na atualidade formaliza a produção do espaço destinado a moradia de diversas formas, coexistindo com outras formas de produção, como a construção por encomenda²², a promoção governamental²³ e a autoconstrução²⁴.

A grande diferença entre espaço econômico e geográfico está nos fatos relacionados a cada um deles que ocorrem no espaço, estejam eles ligados a fenômenos econômicos, sociais, políticos e institucionais em uma dada área geográfica. O espaço econômico abstrato se materializa pelo conjunto de relações que se referem aos vários fenômenos econômicos, sociais, institucionais e políticos independentes. (PERROUX, 1950. In: MAGALHÃES, 2006, pág. 32)

Com a industrialização no mundo de modo geral, passou a crescer rapidamente nas cidades a quantidade de pessoas compondo o exército de reserva de trabalhadores, pressionando ainda mais para que fossem ofertadas mais habitações populares. Isso ocorre de forma paralela à valorização dos terrenos industriais e residências, tornando, inviável, do ponto de vista empresarial, uma prática comum até os anos 1930, que era a construção de vilas operárias nas proximidades das indústrias. A partir de então os operários tiveram que arcar, além dos custos com a moradia, também com os custos com os transportes, já que agora moraria longe no local de trabalho. O Estado assume então o papel de provedor dos serviços de infraestrutura urbana, e a questão da moradia deixa então de ser um problema público e passa a ser regida pelas relações econômicas e especulativas do mercado imobiliário que começa a interferir maciçamente na ocupação urbana.

A partir de então surge no cenário urbano o que passou a ser designado de periferia: aglomerados distantes dos centros, clandestinos ou não, carentes de infra-estrutura, onde passou a residir a mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica. (KOWARICK, 1993. Pág. 35. In: GONÇALVES, 2006)

²² Segundo Campor Jr., 2002, é aquela em que o proprietário do terreno contrata um construtor para edificar a unidade habitacional para o seu usufruto e não visando fins econômicos imediatos.

²³ Rodrigues, 2003 a relaciona à construção habitacional em que iniciativa se dá a partir do poder público, como aquelas feitas pelo BNH.

²⁴ Trata-se de um longo processo, realizado nas horas de “folga”, que se dá por iniciativa do morador, tendo o auxílio de familiares e amigos, ou através de mutirões, como afirma Rodrigues, 2003 e Botelho, 2007.

Com o surgimento de loteamentos periféricos a área central, inicia-se a configuração de uma malha urbana horizontal e excessivamente desordenada, se estendendo descontroladamente e sem atender realmente ao trabalhador de baixa renda, pelo fato de agora ter que percorrer diariamente longas distâncias de sua residência até o local de trabalho e por residir em novas áreas de expansão urbana, passa a ocupar locais sem infra-estrutura adequada, abaixando ainda mais seu nível de vida.

Na área metropolitana tivemos grandes exemplos dessa expansão para as periferias em morros e mangues, que formaram favelamentos principalmente em Vitória, Vila Velha e Cariacica na década de 1970. Em Vitória, por exemplo, a população de maior poder aquisitivo foram se espalhando próximo a orla, a classe média se estabeleceu entre os bairros da Vila Rubin e Santo Antônio e na Região de Jucutuquara, já a classe mais pobre ocupou as favelas localizadas nos morros da capital, entre os bairros nobres e as áreas de mangue, no Morro da Fonte Grande, Morro do Martelo, Forte São João, Itararé, Bairro da Penha e Gurigica.

Na década de 1980, com programas do Governo Federal e do Banco Mundial, coordenados pelo Programa Cidades de Porte Médio, uma série de ações foram implementadas com o intuito de fornecer a essa população, de cerca de 100 mil habitantes, acesso a uma infraestrutura de qualidade em termos de educação, saúde, lazer e transporte. O programa não obteve o êxito esperado, contribuindo para a diminuição das desigualdades e inserção dos moradores no processo de metropolização como agentes homogêneos ao todo desenvolvido, pois a ausência na regularidade em que os recursos, cerca de 40 milhões de dólares, eram repassados das diversas fontes, juntamente com a desarticulação entre os diversos órgãos públicos envolvidos e o gerenciamento ineficiente de modo geral contribuíram para o insucesso das ações planejadas.

Contudo, para a especulação imobiliária, esta forma de crescimento urbano é muito lucrativa, visto que aumenta a procura por terrenos vazios e passa a ocorrer uma extraordinária elevação do preço, pela transformação de glebas rurais em urbanas.

Este padrão periférico de crescimento é decorrente também da especulação imobiliária, que atribui funções ao solo urbano que são alheias a sua utilidade primeira, que é de ser a base física para a instalação de atividades públicas ou privadas relacionadas ao interesse coletivo da população. Tal forma de investimento é muito comum em países com ausência de um mercado de capitais estável e em localidades onde inexista impostos sobre a propriedade imobiliária ociosa capaz de pressionar o proprietário a construir, o que faz desta forma de investimento um boa alternativa para constituição e preservação e valorização do patrimônio.

A necessidade de integração destas áreas periféricas a área central se dá por vias terrestres que tem por objetivo interligar todas elas, sejam áreas comerciais, industriais ou residências, sendo estas duas últimas as que mais ocorrem nas periferias brasileiras, fato relacionado, além dos fatores já citados a incentivos governamentais para a implantação de distritos industriais e novos loteamentos em áreas de expansão urbana mais recente.

Contudo esta integração não viabiliza de imediato uma conturbação adensada entre as localidades, criando assim um vazio populacional no meio da mancha urbana, aumentando as distâncias e conseqüentemente os custos decorrentes do maior distanciamento da área central.

Ao longo do tempo algumas atividades das áreas centrais foram sendo transferidas para a periferia, em virtude da demanda proveniente do fenômeno da suburbanização, aliado a um conjunto de outros fatores responsáveis pelo crescimento da periferia metropolitana, acelerada pela drenagem dessas atividades econômicas que antes só existiam no centro, compondo uma rede de núcleos secundários, dos quais estas mesmas relações tenderão a se repetir. Mesmo com essa reprodução ocorrendo com certa frequência, é um risco adotar um modelo geral de estruturação metropolitana para atender suas diversas demandas, sejam socioeconômicas ou mesmo políticas, visto que se trata de algo muito complexo com variações de país para país de acordo com o nível de desenvolvimento ou mesmo dentro da mesma classificação, pois cada um possui um estágio de desenvolvimento

que o difere dos demais, o mesmo ocorre entre as diversas regiões metropolitanas de um país e, em escala menor, também ocorre dentro de uma única região.

A evolução do núcleo metropolitano em contraste com sua periferia é norteadas com base em vantagens provenientes da localização, da escala de produção e de consumo, e da urbanização, que de modo mais amplo se converte em economias de aglomeração, que por sua vez são amparadas pela grande oferta de serviços públicos, pelas redes de comunicação e transporte, proximidade de fornecedores e mercado consumidor, difusão e inovações, associações empresariais dentre outras. Contudo, todos estes fatores partem de um princípio norteador baseado na lógica de vantagens competitivas entre os setores produtivos e a mancha urbana adensada.

“A principal ideia que desejo veicular é que o jogo das forças de mercado tende, em geral, a aumentar e não diminuir as desigualdades regionais.” (MYRDAL, 1972). Porém, não existem garantias de que as vantagens dos aglomerados sejam as mesmas, tanto para atividades econômicas como para os consumidores deste espaço, se tornando em muitas situações, o foco de conflitos envolvendo o centro e a periferia, as vantagens em ampla maioria dos casos é pautado nos interesses dos sistemas produtivos.

Na década de 2000, com destaque para ao fraco desempenho do setor imobiliário em 2003 e a grande melhoria a partir de 2007, acompanhando a tendência de outras cidades brasileiras, a Grande Vitória apresentou ótimos números relacionados a lançamentos imobiliários. Apoiado pela lei federal nº 10.931, de 02 de agosto de 2004 foram criados vários mecanismos que estabelecem garantias no mercado de imóveis, tanto para os compradores como para as empresas, além de leis e medidas provisórias voltadas para regulamentação das regras do mercado imobiliário. Pelas palavras do ex-presidente do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis Residenciais e Comerciais de São Paulo (SECOVI-SP), Raul Chap Chap: “Se 2003 não deixou saudades para a indústria imobiliária – foi um dos piores anos para o setor em todos os sentidos -, 2004 será lembrado como um marco na história do mercado”²⁵, fica claro a importância de tais modificação para o

²⁵ APUD: Gonçalves, 2011. Disponível em: <www.secovi.com.br>. Acesso em: 12 dez. 2009.

setor imobiliário no país. Enquanto a média de recursos da poupança aplicados do financiamento imobiliário foi em média 2 bilhões de reais entre 2000 e 2003, no ano de 2008 este valor já estava na casa dos 30 bilhões de reais, com prazos de até 30 anos para pagamento dos financiamentos que poderiam chegar a 100% do valor do imóvel.

Estas modificações motivaram as grandes empresas a diversificarem seus produtos, atraindo a atenção de uma outra parcela da população, aquelas famílias que ganham entre 4 e 10 salários mínimos, em virtude da ampliação dos prazos de pagamento, com já dito, os juros mais baixos e a menor burocracia em conseguir o crédito imobiliário. Em 2009 esse mercado fica ainda mais aquecido com a implementação do programa “Minha Casa, Minha Vida”, do Governo Federal, que adotou medidas de incentivos diretos ao mercado de imóveis voltado para esta menor faixa de renda, como a concessão de subsídios ao comprador.

A medida que uma região passa a abrigar uma maior quantidade de habitantes, passa a partir de então também requer os meios que a insira no cenário regional, no caso proposto, que seja atendida por vias urbanas. No município de Serra este fato se tornou evidente no surgimento de bairros irregulares nas bordas da mancha urbana, com mais frequência em Serra-Sede e nas proximidades do litoral, assim como também em outras áreas pontuais e mesmo bairros regularizados nas proximidades de Laranjeiras e Carapina.

Em Cariacica este fenômeno também pode ser percebido, contudo em menor quantidade, mas em Vila Velha pode ser encontrado vários exemplos, como os bairros da região sul.

5.2.2 AS VIAS E OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS

Mais do que a conquista de um “novo território”, disponível para o crescimento da construção, o deslocamento da cidade para as praias significou o abandono do passado, o rompimento com o velho, um compromisso com o moderno. Projetava-se para as praias uma nova

cidade, que se voltava para si e não enxergava o resto, aparentemente isolada (CAMPOS JR, 2005, pág. 59 In: GONÇALVES, 2011).

Gradativamente essa produção foi se deslocando, inicialmente para o litoral da Praia do Canto e em um segundo momento, como os bairros de Jardim da Penha, Mata da Praia e Jardim Camburi para o interior. Apoiada pelos investimentos públicos nesta região e mudanças na legislação urbana, como mostra Mendonça (2001), e fomentada pela instalação de novos equipamentos nas imediações no norte do município de Vitória, como a Universidade Federal do Espírito Santo e o Aeroporto; e também a Companhia Vale do Rio Doce e a Companhia Siderúrgica de Tubarão no sul do município da Serra.

O mercado imobiliário só se expandiu de forma significativa para além dos limites da capital na década de 1990, chegando até o município de Vila Velha após a inauguração da Terceira Ponte, que permitiu uma ligação da Praia da Costa em Vila Velha a praia do Canto em Vitória, onde o mercado imobiliário apresentava-se mais aquecido. Na Praia da Costa a produção imobiliária seguiu os mesmos moldes da capital, com a construção de edifícios próximos a orla, onde se destacam também os bairros de Itapuã e Itaparica. Em 1993 é inaugurado no leste de Vitória o Shopping Vitória, que transforma a região na mais valorizada do Espírito Santo.

²⁶O mercado imobiliário de Vitória pode ser dividido em duas fases: antes e depois do Shopping Vitória. Para se ter uma noção disso, o preço do metro quadrado na região girava em torno de 40 a 60 dólares há quatro anos. Hoje já está custando entre 180 a 200 dólares (Eduardo Moraes, A Tribuna, 27/06/1993 apud GONÇALVES, 2011).

A Praia do Canto desempenhou papel fundamental na constituição do mercado imobiliário que se seguiu pelos litorais de Vitória e Vila Velha.

Ratifica-se, aqui, a importância da Praia do Canto como pivô de um vetor de expansão imobiliária que abrange os bairros de Jardim da Penha e Jardim Camburi, em Vitória, bem como os bairros da Praia da Costa, Praia de Itapuã e, mais recentemente, Itaparica, todos localizados na orla do Município de Vila Velha (Reis, 2007, pág. 75).

Desde a segunda metade da década de 1970 quando começaram os empenhos para a construção da ponte (Figura 28) o preço do solo teve um aumento considerável, mesmo antes da construção ser iniciada. As expectativas para a

²⁶ Depoimento de um gerente da antiga Construtora Encol, na época, falando do impacto do shopping sobre o mercado imobiliário.

inauguração da ponte incentivaram então uma corrida imobiliária aos locais mais próximos a ela. No lado sul da Praia da Costa e toda a orla marítima passaram por um intenso processo de empreendimentos imobiliários. Os investidores apostaram na procura de residências nesta região. E isto pôde ser notado pelo grande número de novos prédios residenciais construídos nesta época.



FIGURA 28: FOTO DA CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PONTE / DÉCADA DE 1980

FONTE: www.gazetaonline.globo.com acessado em 15 de junho de 2011

De acordo com Nalli (2003), a construção da Ponte Deputado Darcy Castello de Mendonça, mais conhecida como Terceira Ponte, que encurtou consideravelmente a distancia da capital, provocando uma valorização da orla de Vila Velha (Praia da Costa, Itapoã e Itaparica) com um grande incremento na construção civil. Neste momento a orla no município começa a sofrer grande especulação imobiliária e o processo de verticalização é descentralizado.

A década de 1980 marcou uma nova fase de Vila Velha, visto que o distrito sede se desenvolveu com o surgimento de lojas, bancos e um comércio um pouco mais

fortalecido. No fim dos anos 80 a vocação urbana da Praia da Costa é intensificada abrindo rapidamente um processo de edificação para habitação e serviços de apoio, seguido da verticalização e conseqüente aumento do fluxo de veículos. Essa verticalização que apresentava-se inicialmente na orla da praia da costa foi alastrando-se por toda a orla municipal, passando pelo bairro de Itapuã, até chegar, nos anos 1990, a Itaparica.

Com disse Escobar (1989), que crescendo como vinha após o início das obras da terceira ponte, o setor imobiliário pressionou o poder público, que negociou os modelos de assentamento e aumentou o gabarito de 7 para 10 pavimentos em 1980 em todo o município, mas o interesse da construção civil, pelo menos por enquanto é a praia da costa.

Segundo Kneib (2001), várias foram as conseqüências da Terceira Ponte nas localidades de Praia da costa, Itapoã, e Itaparica, dentre elas as principais foram: Especulação imobiliária, Aumento da taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento e gabarito, Maior verticalização, Adensamento construtivo excessivo, Aumento da população e do numero de veículos, Comprometimento da ventilação e visibilidade e sombreamento sobre a praia, como pode ser observado na figura 10, que mostra a orla da Praia da Costa antes e depois de se interligar as vias da localidade à capital pela ponte.



FIGURA 29: FOTOS PRAIA DA COSTA NAS DÉCADAS DE 1970 E 1990
FONTE: www.gazetaonline.globo.com acessado em 25 de junho de 2011

A Terceira ponte (Figura 30) gerou um anel de unificação entre Vitória e Vila Velha, causando principalmente na Praia da Costa, um impulso na construção civil. A especulação imobiliária aliada a uma política inerente de controle de uso do solo fez com que a verticalização na orla crescesse de forma indiscriminada, sem uma preocupação das conseqüências futuras. A Praia da Costa e adjacências passaram a representar o principal ponto de absorção residencial de classes de maior renda, trazendo consigo itens de serviços e comércio como outrora citado.



FIGURA 30: FOTO DA TERCEIRA PONTE, 2012

FONTE: www.turismo.gov.br acessado em 15 de junho de 2011

A verticalização das praias dos municípios da Grande Vitória contrasta socioeconomicamente com as ocupações irregulares de morros, áreas sujeitas a inundações e loteamentos populares periféricos. Segundo o IBGE de 2000, 80% dos chefes das famílias moradoras em Vitória e Vila Velha tem renda superior a 10 salários mínimos.

O mercado de imóveis da Grande Vitória pautava-se até o início dos anos 2000 na produção de edifícios nas orlas de Vila Velha e Vitória. No entanto, com a inserção de novos elementos no mercado, houve um gradativo deslocamento da atividade

imobiliária para os municípios de Serra e Cariacica, que passarão a despertar o interesse de grandes incorporadoras.

A estabilidade econômica pela qual o Brasil passou na década de 2000 elevou o mercado imobiliário brasileiro a um patamar situado entre os mais dinâmicos do mundo. Nos anos de 2007 e 2008, as unidades lançadas em Serra representaram quase 30% e 40% de todo o montante do aglomerado urbano, respectivamente, demonstrando a importância da dinâmica imobiliária da Grande Vitória e superando no último ano, em números absolutos, as unidades residenciais lançadas em Vitória e Vila Velha²⁷.

Após ficar quase duas décadas estagnado, em 2010 o mercado imobiliário capixava teve venda recorde de 800 mil unidades, um número assustadoramente alto se comparado as 100 mil unidades comercializadas em 2000. Este vertiginoso crescimento encontra apoio, principalmente nos recursos provenientes do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço – FGTS e nos longos prazos de financiamento, que em muitos casos chegam a 360 meses, fazendo com que a parcela fique em valores próximos aos praticados em aluguéis, assim, concentra-se no segmento de baixa renda e supre parte do déficit de moradias do nosso país.

Tomando por base o aquecimento da economia brasileira, vislumbra-se o contínuo crescimento também do setor imobiliário, com perspectivas de novos investimentos. Com a ampliação do mercado imobiliário, cresce também a necessidade de investimentos em outros setores, como telecomunicações, energia, saneamentos e principalmente no setor de transporte, tanto o rodoviário, quanto o ferroviário, aéreo ou hidroviário.

“As políticas públicas do Estado do Espírito Santo priorizavam o centro como destino de investimentos até os anos 1960. A partir de então, o crescimento populacional acelerado, conjugado à percepção de que a região central apresentava uma saturação funcional e não correspondia à demanda de expansão, fizeram com que o poder municipal abandonasse o centro e expandisse a malha urbana. A ação planejada do poder público e a especulação imobiliária promoveram a descentralização e a polinucleação da cidade, reduzindo o centro original a um “corredor de tráfego”, com importância deliberadamente

²⁷ Dados do SINDUSCON-ES

diminuída. A população de maior poder aquisitivo, não encontrando mais funcionalidade ou segurança na região, transferiu-se de lá para bairros no norte da Ilha, tais como Praia do Canto, Jardim da Penha e Mata da Praia” (CAMPOS JUNIOR, 2002. In: BOTELHO, 2003, pág. 6)

O Espírito Santo situa-se neste contexto em uma privilegiada posição, pois passa atualmente por um desenvolvimento econômico superior a maioria dos outros estados. Na atualidade, existem no mercado capixaba, em obra e em aprovação, nas diversas prefeituras 3.850.000,00 m² em áreas privativas de empreendimentos como casas, apartamentos, salas comerciais, apart-hotéis e lojas, totalizando 48 mil unidades com um Valor Geral de Vendas de 5,7 bilhões de reais.

“O Mercado Imobiliário abriga a maior cadeia produtiva em geração de emprego e renda e o Espírito Santo é o Estado que mais cresce no País”. (ADEMI, 2009. Pág. 1)

O mercado imobiliário capixaba não se restringe apenas aos imóveis de alto padrão localizados na Capital, mas espalha-se pelos municípios conurbados, onde se destaca o mercado de Serra e Vila Velha, e mais recentemente também o de Cariacica, onde o foco está nos imóveis econômicos. A Serra apresenta grandes vantagens devido a sua superfície plana e seu crescente parque industrial, mas Vila Velha e Cariacica também estão surgindo como alternativas em condições de abrigar vários empreendimentos.

De acordo com Ribeiro (1997), o mercado imobiliário formal, portanto, é apenas uma das formas de acesso à moradia na cidade. De um modo geral, não tem grande representatividade em termos quantitativos na oferta de moradias. Contudo, em função da dinâmica particular de apropriação da cidade, o mercado imobiliário influencia diretamente as outras formas de produção da moradia, visto que a dinâmica imobiliária empresarial possui estreita relação com a oferta de terrenos para a construção e com o processo de valorização do solo urbano.

Predomina nas cidades brasileiras um padrão de ocupação onde convivem: um grande número de lotes vagos e enormes glebas ainda não urbanizadas, áreas densamente edificadas por arranha-céus ou intensamente ocupadas por favelas e um crescimento horizontal excessivo da mancha urbana. Esse processo desordenado gera uma demanda desmedida por serviços e infra-estrutura urbana, requerendo intenso fluxo de investimentos. (CAFFUN, 1996, p. 23 In: ESTATUTO DA CIDADE, 2001, pág. 1)

(..) baixa densidade de ocupação do solo urbano gera aumento das distâncias, ineficiência dos transportes, elevação dos custos sociais e privados da urbanização e comprometimento irreversível da eficiência da administração pública. (BOLAFFI 1982, p. 59 In: ESTATUTO DA CIDADE, 2001, pág. 1)

O Espaço pode ser concebido como o ambiente físico de desenvolvimento de várias atividades, dentre elas a atividade econômica, que permeia todas as demais atividades presentes no sistema capitalista. Partindo do princípio de que a mobilidade não é algo social, e sim capital, a análise dos sistemas de transportes e suas vias vêm como fator propiciador aos empreendimentos imobiliários. Essa reciprocidade de existência faz com que um interfira ou proporcione o surgimento ou desenvolvimento do outro.

A partir do momento em que uma localidade se insere em uma rede urbana, se relacionando com as demais cidades membros, esta também passa a compor um meio no qual as principais relações socioeconômicas ocorrem pelo meio físico principal, rodovias.

Juntamente com o crescimento da malha urbana, cresce também a necessidade de atender a população com vias que interliguem os diversos polos ao centro e uns aos outros. Na década de 2000, quando este crescimento foi maior, vários empreendimentos viários foram implantados ou ampliados na Região Metropolitana da Grande Vitória, como a construção da Rodovia Norte-Sul, ampliação da Rodovia do Contorno e da Avenida Fernando Ferrari, Projeto do Contorno do Mestre Álvaro e vários outros.

Por outro lado, os grandes empreendimentos também buscam se instalarem em áreas que já possuam uma infra-estrutura viária já desenvolvida, visto que assim terá uma maior valorização de seu empreendimento por estar inserido na malha urbana regional.

Na Figura 31, pode ser observado os grandes lançamentos imobiliários da área centro-metropolitana nos anos de 2006, 2007 e 2008, nos permitindo concluir que as maiores incorporadoras atuantes na Grande Vitória procuram as grandes vias. Na

Serra, que é o município que detém 14 dos 26 empreendimentos identificados, 100% deles estão nas proximidades da BR-101 e ES-010, que são importantes eixos viários para a região metropolitana.

LANÇAMENTO IMOBILIÁRIOS NA GRANDE VITÓRIA DE 2006 A 2008

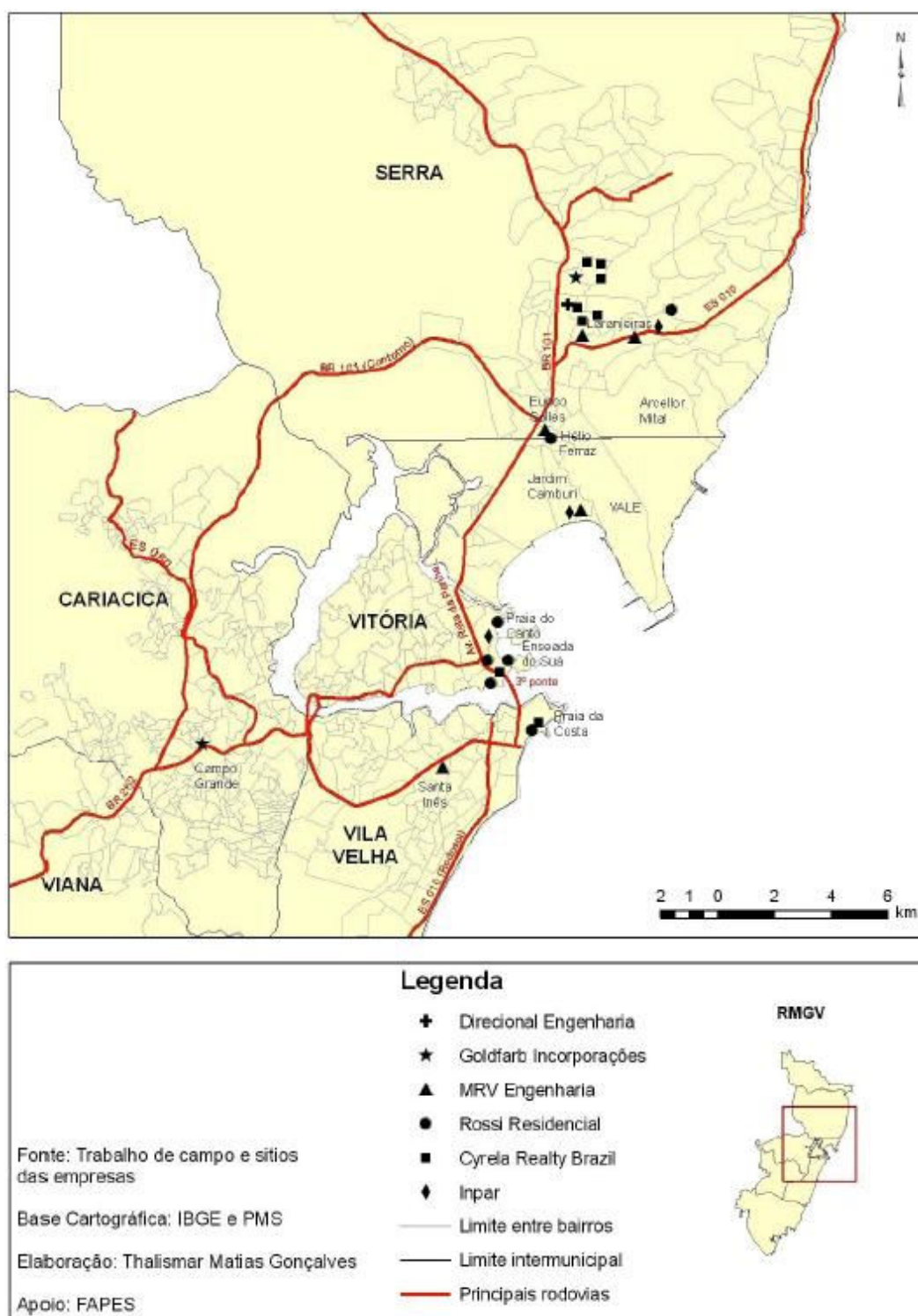


FIGURA 31: MAPA DOS LANÇAMENTOS IMOBILIÁRIOS PELAS GRANDES INCORPORADORAS NA GRANDE VITÓRIA DE 2006 A 2008

Fonte: Gonçalves, 2011

Em Vitória e Vila Velha, também tiveram destaque os empreendimentos marginais as vias, destacando-se na capital a proximidade com a Av. Nossa Senhora da Penha e também com a Terceira Ponte, que liga a capital ao município mais populoso do Estado, Vila Velha, que por sua vez segue a mesma tendência já apresentada, se destacando a ES-010. (Figura 32)



*FIGURA 32: FOTO DA PRIMEIRA ALÇA DA TERCEIRA PONTE
FONTE: eshoje.jor.br acessado em 05 de junho de 2012*

Em Cariacica, município ainda pouco dinâmico do ponto de vista imobiliário, o único empreendimento do setor que se destaca está localizado na área mais dinâmica do município, nas margens da BR-101, próximo ao entroncamento com a BR-262.

Nota-se, a partir de então que a área centro-metropolitana da Grande Vitória, comporta-se em termos de empreendimentos imobiliários e grandes vias da mesma forma que outras áreas urbanas nacionais, onde o surgimento de um encontra ligação no desenvolvimento do outro, contudo não é um fator determinante, pois outros aspectos, naturais, econômicos e sociais também devem ser observados.

5.3 LOCALIZAÇÃO DOS SETORES INDUSTRIAIS

Segundo Hirschman (1958), o desenvolvimento econômico é necessariamente desequilibrado, não ocorrendo de forma homogênea em toda a região e justifica seus argumentos afirmando a necessidade da criação de centros economicamente fortes, que propiciem uma economia dinâmica capaz de expandir para as proximidades.

A decisão quanto a localização de atividades industriais viria a partir da análise de três fatores, que seriam de fundamental importância para uma tomada de decisão: o custo da mão de obra, do transporte e também de um fator local relacionado as forças de aglomeração, com uma tendência das indústrias de se instalarem onde os custos dos transportes de matérias-primas e produtos finais sejam menores. Weber (1909)

Procurando determinar a localização final para cada atividade, admite-se como fatores a localização dos mercados consumidores, das fontes de matéria prima e da mão-de-obra, assim como também os custos provenientes dos transportes relacionados, seja com a matéria-prima ou com produto acabado. Weber pondera que variáveis regionais também exercem influência na decisão quanto a localização empresarial, não admitindo, contudo, a mobilidade espacial da mão-de-obra. Para ele deve não existir um determinismo quanto a localização industrial junto a força de trabalho ou junto a matéria prima, a decisão deve ser tomada com base nos custos de transporte de cada um, se será sempre localizada onde o custo geral dos transportes for menor.

A partir de então, a localização dentro de uma aglomeração metropolitana resulta em economia para as indústrias, visto que facilitam as locomoções pela relação de proximidade entre os agentes necessários ao seu funcionamento, dentre eles convém destacar o de prestação de serviços, que em muitas ocasiões atendem várias empresas sob a área de polarização regional, e a alta densidade do mercado consumidor resultante da aglomeração populacional, que ampliam os lucros por

propiciar a venda dos produtos em maior escala. A crescente teoria de pólos de crescimento no espaço geográfico fomentou a possibilidade da realização de planejamento estratégico de localização de pólos que funcionam promovidos pela intensificação de políticas de crescimento induzido, objetivando que em um momento posterior o desenvolvimento alcançado atinja as regiões ao entorno.

Myrdal (1972) considera que o sistema socioeconômico não se move espontaneamente, de modo que possa haver um equilíbrio regional espontâneo, para ele, a partir de uma aglomeração pontual inicial em um dado local, com economias de externalidades²⁸ tecnológicas capazes de atrair novos recursos, que propiciariam um adensamento, assim expandir-se-á o mercado. Através de um enfoque sistêmico, em uma relação de causa e efeito, é possível concluir que todos os fatores são causas de todos os demais de forma interdependente, recíproca e circular, tornando sem sentido a tentativa de encontrar explicações através da análise de um único fator, devido ao fato das variáveis se encontrarem de tal modo entrelaçadas que a alteração em qualquer uma acarretará em modificações nas demais variáveis dentro do processo, ocasionando efeitos terciários sobre uma que afetará a outra e assim por diante de forma cíclica.

A partir do momento da tomada de decisão de uma indústria de se instalar em uma dada comunidade, outras oportunidades também poderão ser geradas para outras empresas, como novas possibilidades de trabalho e aumento da renda local, pelo aumento da demanda de seus bens e serviços relacionados, e pela mão-de-obra e serviços das áreas periféricas a região que também serão polarizados como consequência da expansão do mercado. Com o aumento da demanda, e ampliação dos lucros, cria-se então uma região de atração externa, visto que houve um maior dinamismo local, que poderá agora atrair ainda mais indústrias dando sequência ao ciclo.

A localização de um pólo industrial amplia o fluxo de todo tipo de veículo no local, seja pelo transporte pesado, que transporta desde as matérias primas até o produto

²⁸ Efeitos econômicos sobre as empresas e atividades decorrentes da ação de elementos externos a ela.

final, ou pelo fluxo de veículos leves e de passageiros. Quanto maior a indústria, maior o movimento em função dela.

O distrito industrial, de localização periférica, resulta de uma ação do Estado visando, através da socialização de vários fatores de produção, como terrenos preparados (acessibilidade, água e energia) e de acordo com interesses de outros agentes sociais, como proprietários fundiários e industriais, criam economias de aglomeração para as atividades de produto industrial. Na estrutura descentralizada da atividade industrial há ainda numerosas pequenas e médias indústrias distribuídas por quase toda a cidade. (CORRÊA, 1995, pág. 9)

Todas as inter-relações que ocorrem tendo como pano de fundo a extensão territorial metropolitana tem como fator integrador as vias de circulação de mercadorias, pessoas e informações, caso contrário não importaria o quão aglomerado esteja, se não estiver integrado por meios de transporte eficientes a proximidade geográfica não é de grande valia, pois os custos provenientes da relação tempo-distância não seriam compensatórios.

Na segunda metade da década de 1970 e início dos anos 1980 as indústrias espírito-santenses passam a desenvolver suas atividades sob novos parâmetros, pois os lucros advindos da produção industrial passam a ser a força motriz do processo de urbanização. Deste modo Vitória passa a ser forte também no setor secundário, além de ter ampliada sua função comercial, e burocráticas próprias de uma capital estadual, resultando assim em crescimento demográfico da região metropolitana como reflexo da atividade industrial.

Atualmente a região centro-metropolitana reúne a Capital e os municípios de Serra, Vila Velha, Cariacica e Viana, concentrando mais de 1 milhão de habitantes, cerca de 41% da população do estado, e 60% da economia regional, com destaque para o expressivo parque industrial vocacionado para diversos segmentos. As taxas de crescimento industrial do Espírito Santo nas últimas décadas, foram superiores às nacionais, com 30% de participação no PIB estadual.

A implantação de empresas no Espírito Santo é fomentada por diversas modalidades de incentivos fiscais e financeiros oferecidos pelos governos federal e estadual. Entre estes incentivos incluem-se deduções no IR e no ICMS, para

investimentos, dilatação de prazos de recolhimento de impostos e até repasses de fundos de fomento ao comércio exterior.

Com o intuito de inserir o Espírito Santo no cenário econômico-industrial nacional, foi empreendido no final da década de 1980 o Centro Industrial da Grande Vitória, que é uma área reservada e preparada para a instalação de indústrias. Este foi o primeiro projeto, atualmente outros mais já foram implantados em vários municípios da região metropolitana.

Na década de 1990, à medida que começaram as privatizações de grandes indústrias como CST e CVRD, atendendo ao neoliberalismo econômico, consolida-se a industrialização de semi-elaborados voltados para o exterior, o que elevou a produtividade industrial. Os setores ligados ao comércio exterior apresentam grande crescimento neste período, um claro exemplo deste fato foi a implantação na Grande Vitória dos chamados “portos secos”²⁹. (Figura 33)



FIGURA 33: FOTO DE UM PORTO SECO DO ES
FONTE: *www.folhavitória.com.br* acessado em 07 de junho de 2012

Atualmente, o município de Cariacica propriamente, sob essa mesma óptica, configura-se como significativa área de tendência para atração e direcionamento de investimentos voltados para as atividades retroportuárias. Recentemente implantadas, na segunda metade dos anos 1990, as Estações Aduaneiras de Interior – EADIs ampliaram o quadro das áreas de infra-estrutura de retroáreas de apoio às atividades portuárias situadas no município de Cariacica, que em conjunto com grandes áreas retroportuárias utilizadas para armazenagem e movimentações de cargas,

²⁹ Áreas destinadas a armazenagem de produtos importados que, em um momento posterior, irão para o mercado no estado de origem do porto ou em outros estados.

modificam cada vez mais a dinâmica urbana de seu território. As instalações retroportuárias podem estar localizadas em áreas contíguas ou não ao porto, podendo funcionar como simples depósito de carga ou terminal alfandegado. (CAMPOS, 2004 pág. 195)

Os Portos secos ou EADIs são de grande importância na logística capixaba, pois armazenam e movimentam cargas relacionados ao comércio exterior, principalmente com os portos, apoiada por toda uma infra-estrutura necessária física e fiscal, como o controle aduaneiro e supervisão da Receita Federal. Neste meio destaca-se, segundo Campos (2004) a movimentação e armazenagem de veículos por grandes empresas como a Coimex Armazéns Gerais S.A, com sede em Cariacica e armazéns na Serra; a Silotec - Companhia de Transportes e Armazéns Gerais, com sede em Vitória e armazéns em Cariacica; e a Terca, com sede em Coria-SP e armazéns localizados no município da Serra, como mostra a Figura 34.



FIGURA 34: LOCALIZAÇÃO DOS PORTOS SECOS
Fonte: IJSN, 2008.

Os Portos Secos situam-se estrategicamente na BR-101, Rodovia do Contorno, e também é cortado por ferrovias, no entanto as linhas férreas não obtiveram grande aproveitamento, pois interligam a área ao Porto de Tubarão, enquanto a maior quantidade das cargas recebidas são pelo Porto de Vitória e levadas para as EADs pelo transporte rodoviários, causando grandes transtornos por onde passa, visto que se trata de uma área altamente adensada dos municípios de Vila Velha e Cariacica, provocando congestionamentos e acidentes decorrentes do grande fluxo de veículos de grande porte.

O Centro Industrial de Vitória, CIVIT está localizado no município da Serra no planalto de carapina, a 3,2 quilômetros da BR 101, abrangendo uma área de 6 milhões, 650 mil e 250 metros quadrados, distribuídas nos setores I e II. O setor I destina-se a abrigar instalações industriais e empresas de atividade de serviços. Possui uma área de 1 Milhão e 700 mil metros quadrados com módulos de 90x30m. 92mil e 700 metros quadrados. Em fevereiro de 1991 tinha 51 empresas e vários lotes disponíveis para implantação de outras empresas. Em "A Tribuna", de 29 de agosto de 1993, um encarte especial sobre o CIVIT diz que a área formada pelo CIVIT I e II é de 4,5 milhões de metros quadrados e está totalmente infra-estruturada.

Atualmente já conta também com o setor II, como mostra a Figura 35, que se destina preferencialmente às instalações industriais. Possui uma área de 4 milhões 950 mil e 250 metros quadrados, composta de módulos variando entre 1.000 e 10.000 metros quadrados, e é cercada pelos conjuntos habitacionais de Mata da Serra, Feu Rosa (Bairro das Flores) e laranjeiras. Está a apenas 13,2 quilômetros do aeroporto de vitória, em Goiabeiras e a 23 quilômetros do centro da cidade.



FIGURA 35: FOTO DO CENTRO INDUSTRIAL DE VITÓRIA

FONTE: www.fortelev.com.br acessado em 07 de junho de 2012

Com toda a área atendida por grandes eixos viários, o primeiro setor pela BR-101 e o segundo pela ES-010, apresenta um importante fator para a integração logística com outras áreas estaduais e nacionais, no entanto o segundo setor se desenvolveu mais nas proximidades do importante centro comercial do bairro Laranjeiras, ampliando ainda mais a centralidade da região e promovendo congestionamentos e acidentes nos horários de pico, principalmente no entroncamento com a BR-101, quando se soma ao movimento de grandes supermercados e atacadistas que se encontram ali instalados.

O TIMS também está situado no município de Serra, estrategicamente integrado aos modais de transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos. Está situado às margens de um dos maiores eixos rodoviários sul-sudeste-nordeste, a BR 101, e próximo da mais importante rodovia de ligação entre as regiões centro-oeste e leste do país, a BR 262. Também conta com o corredor centro-leste do Brasil por meio de

interligação com a Estrada de Ferro Vitória a Minas e também com a Ferrovia Centro Atlântica. Em suas imediações se encontra o complexo portuário do Espírito Santo, com grandes terminais de exportação e importação, como os portos de Tubarão (9 Km), Capuaba (25 Km), Praia Mole (10 Km), Regência, Barra do Riacho e Ubu, todos privados, e o de Vitória (17 Km), o que proporciona, além de acesso marítimo a todos os continentes, possibilidade de acesso por navegação costeira a todos os portos brasileiros (cabotagem) e ao Mercosul. E fica a apenas cinco minutos do Aeroporto de Vitória, o que dá a este distrito industrial uma excelente localização em termos de transporte do Brasil. É também servido por linhas de transporte coletivo integrantes do sistema gerenciado pela Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória - CETURB/GV.



FIGURA 36: FOTO DA ENTRADA DO TIMS

FONTE: www.serra.es.gov.br acessado em 03 de julho de 2012

Conta com muitas vantagens competitivas que procuram garantir, de forma contínua e a custos operacionais mais baixos, o pleno funcionamento de unidades industriais, centrais de distribuição, terminais de cargas, unidades de operações logísticas, entrepostos comerciais e unidades de prestação de serviços. Há disponibilidade de sistemas de comunicação e informação, fontes alternativas de energia, completa infra-estrutura física instalada, serviços de apoio, transporte coletivo urbano e oferta de mão-de-obra qualificada.

Dispõe de completa infra-estrutura incluindo sistema ferroviário interno constituído de pátio e ramais que totalizam 13 km de extensão, 15 km de vias pavimentadas, balanças ferroviárias e rodoviárias e terminal de containers, em uma área de 2,3

milhões de metros quadrados, dos quais 1,5 milhão com infra-estrutura instalada. Completo sistema de saneamento básico, rede de drenagem pluvial, sede administrativa, estacionamento para 300 carretas, posto de abastecimento, portaria principal e serviços de apoio como operação ferroviária. Possui ligação com a rede internacional de telecomunicações por fibra ótica e tecnologia digital da Telest e disponibiliza fontes de energia adequadas aos mais diversos processos produtivos.

Apesar de contar com toda a infra-estrutura logística citada encontra-se com um crônico problema, pois depende principalmente de sua saída rodoviária pela BR-101, Rodovia do Contorno, que encontra-se a quase uma década em obras, e onde existem transito lento todos os dias, sendo assim um empecilho a sua eficiente integração aos mercados, como mostra a Figura 37.



FIGURA 37: RODOVIA DO CONTORNO

Fonte: www.gazetaonline.globo.com acessado em 03 de julho de 2012

O Município da Serra é o que mais se destaca em termos de áreas industriais. Com o CIVIT I e II, TIMS e áreas de Vale e Arcelor Mital Tubarão, a localização destas áreas foi determinada pela capacidade de integração com o restante do país e do mundo. Sendo assim considerou-se a proximidade das rodovias como um dos

fatores. Na ocasião de suas implantações, foi escolhida uma área com baixa densidade demográfica mais afastada da mancha urbana, contudo, com o passar do tempo a aglomeração urbana foi se aproximando dos empreendimentos, seja influenciado pela proximidade com o mercado de trabalho ou pelo acesso as vias que ali se encontram, contudo o transito local encontra-se saturado, mesmo nos grandes eixos viários, em horários de grande fluxo.

Em todos os parques industriais uma coisa é comum em todos: sua totalidade está localizada em áreas, inicialmente, afastadas do adensamento urbano, criando vários pólos dinâmicos e também a necessidade de atendê-los com a infra-estrutura urbana necessária, e entre todos os fatores envolvidos a mobilidade é fundamental, tanto de cargas, como de pessoal, e como passar do tempo a mancha urbana se conurba às áreas industriais e somam os fluxos ocasionando assim problemas na mobilidade urbana local, como pode ser observado na relação entre áreas indústrias e expansão urbana recente no município da Serra, na Figura 38.

ÁREAS INDUSTRIAIS, EXPANSÃO URBANA E EIXOS VIÁRIOS DA SERRA

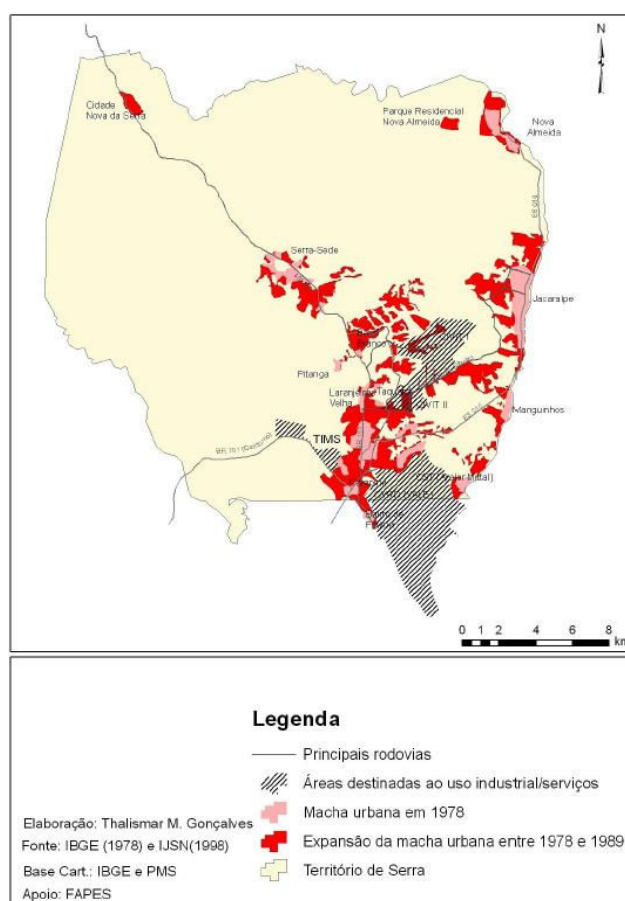


FIGURA 38: MAPA DAS ÁREAS INDUSTRIAIS DA SERRA E SUA RELAÇÃO COM O CRESCIMENTO URBANO E EIXOS VIÁRIOS
 Fonte: Gonçalves, 2011

6. CRESCIMENTO ECONÔMICO E MOBILIDADE NA ÁREA CENTRO-METROPOLITANA

O crescimento não surge em todos os lugares ao mesmo tempo. Aparece em pólos de crescimento ou pontos isolados com diferentes intensidades. Vários são os canais pelos quais esta dinâmica se propaga, e muitos são também os efeitos que exercem sobre a economia.

Para Boudeville (1968) o conceito de pólo de crescimento ou desenvolvimento é feito com base no conceito de espaço geográfico, pelo qual várias indústrias em crescimento motivam, no futuro, o desenvolvimento de outras atividades econômicas relacionadas à sua atividade principal em sua área de influência, podendo atrair também várias pessoas que atuarão em atividades satélites em emprego indiretos a atividade principal. Contudo é importante salientar que a lógica de atuação dos fatores que motivam a aglomeração ou espaçamento é diferente em relação a atividades e pessoas. Ou seja, existem casos em que a aglomeração local representa um crescimento econômico para uma região sem acarretar incremento populacional, assim como também em outras situações uma grande aglomeração populacional pode não resultar um dinamismo que acarrete uma aglomeração econômica.

A análise destas diferenças dentro de uma região é de grande importância para a realização de um planejamento eficiente, que busque diminuir as desigualdades socioeconômicas intermunicipais ou sub-regionais, pois, devido ao acelerado crescimento que vem passando os centros urbanos nos últimos anos com consequente a ampliação da frota de automóveis, está sendo retirado das cidades o papel mítico de proporcionar melhor qualidade de vida e de circulação para seus habitantes. Estatísticas do DETRAN-ES (Programa Rodoviário do Estado do Espírito Santo, 2008) indicam que a quantidade de automóveis que estará em circulação da Grande Vitória ultrapassará a soma de um milhão de veículos em 2020. A mobilidade é um atributo associado à cidade, que corresponde à facilidade de deslocamento de bens, informações e pessoas na área urbana e metropolitana, por

traduzir as relações das pessoas com o espaço, com os objetos e os meios de transporte e com os demais atores sociais que compõem a sociedade urbana em questão, sejam na forma de pedestres, ciclistas, motoristas, passageiros do transporte individual ou coletivo, que são as múltiplas funções do cidadão urbano.

Na área centro-metropolitana a concretização do bairro Praia do Canto como nova área central de Vitória, assim como também o surgimento de sub-centros³⁰ em outros municípios da Grande Vitória, mostram como as atividades antes centralizadas no centro da Capital tem se espalhado pela região metropolitana, dando ao Centro novas características e funções, enquanto novas áreas se consolidam como centralizadores de comércio e de serviços, mesmo na Capital. Nos últimos anos as atividades terciárias tem se disseminado ainda mais, como a crescente construção de shopping centers, hipermercados e atacadistas pontuais na malha urbana, trazendo consigo uma ampliação da circulação como um todo na localidade.

A exemplo do Shopping Vitória, que desde sua inauguração na década de 1990, muito contribuiu para um aumento no fluxo do seu entorno, vários outros também configuram o espaço centro-metropolitano, como o Praia da Costa em Vila Velha e Mestre Álvaro na Serra. Esses empreendimentos ampliam o fluxo de pessoas e veículos em áreas ainda não preparadas para atender a demanda. Em Carapina, na Serra a Inauguração do Shopping Mestre Álvaro ampliou o dinamismo do comércio no entorno, contudo, desde o início de suas obras em 2010 até a presente momento ainda não conta com vias que atendam a quantidade de veículos em horários de maior movimento, ciclovias, calçadas ou faixas para a população, como mostra a Figura 39 Este empreendimento prevê a circulação de cerca de cem mil pessoas por dia até o final de 2012, mostrando a tendência de que os congestionamentos, acidentes e outras implicações negativas sejam ampliadas

³⁰ Laranjeiras em Serra, Campo Grande em Cariacica, Praia da Costa e Glória em Vila Velha.



FIGURA 39: A DIFICULDADE NA MOBILIDADE OCACIONADA PELO SHOPPING MESTRE ÁLVARO NA SERRA

Fonte: www.gazetaonline.globo.com acessado em 12 de julho de 2012

Além dos grandes pólos comerciais, a indústria também interfere na organização espacial urbana³¹, ampliando a complexidade de articulação entre todos os fatores envolvidos, pois promove uma diversificação das formas espaciais por meio de indústrias, portos, shoppings, áreas residências, etc., que ao mesmo tempo que é produto, também é parâmetro influenciador no processo de metropolização da Grande Vitória, de acordo com Abe (1999). Atualmente, a Região Metropolitana da Grande Vitória, tem-se tornado mais dinâmica e consolidado ainda mais forte como um grande centro polarizador regional, como se observa na Figura 41.

³¹ É o conjunto de objetos ou formas espaciais criados pelo homem ao longo da história. O mesmo que arranjo espacial, configuração espacial, estrutura territorial e espaço socialmente produzido.

PRINCIPAIS COMPONENTES ECONÔMICOS

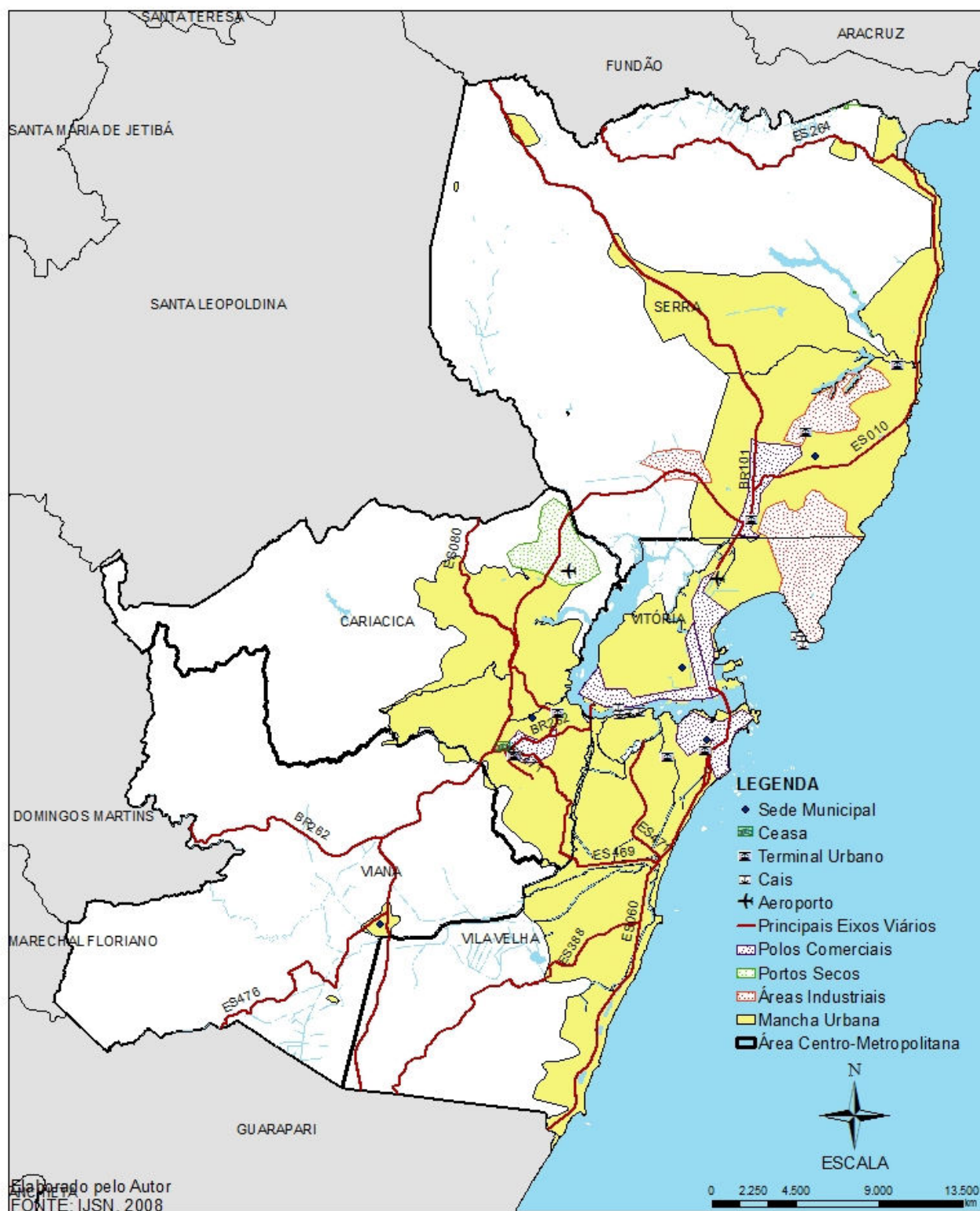


FIGURA 40: PRINCIPAIS COMPONENTES ECONÔMICOS

Fonte: Elaborado pelo autor.

Desde os primeiros empreendimentos industriais de grande porte como CST e CVRD em meados do século XX, a Grande Vitória começou a se configurar espacialmente com fortes influências industriais, e nas décadas finais do século teve grandes áreas preparadas e destinadas a instalação industrial, como os CIVITs e o TIMS, além daquelas destinadas a armazenagem nos Portos Secos. Tais empreendimentos foram pensados e implantados em função de sua localização em meio às estruturas urbanas e viárias existentes que facilitaram, principalmente, o abastecimento e escoamento de sua produção. Contudo, com o progressivo crescimento da economia e da expansão populacional ocorreram efeitos colaterais negativos como a expansão e adensamento dos espaços urbanos e o aumento exagerado do fluxo viário, sem citar outros problemas sociais correlatos, como acidentes de trânsito, criminalidade, dentre outros.

A partir de então, a grande questão que surge é a de encontrar formas de identificar a resultante espacial, ao longo do tempo, dessas forças promotoras de aglomeração ou esparçamento, e a partir de então, qual o papel das vias de transportes como atores amenizadores ou que reforçam as disparidades socioeconômicas regionais, metropolitanas, municipais ou mesmo as mais pontuais, interferindo direta ou indiretamente na mobilidade urbana de modo geral.

Nos itens a seguir é abordado o papel dos transportes como resultante espacial, ao longo do tempo, dessas forças promotoras de aglomeração ou esparçamento.

6.1 AS CONSEQUÊNCIAS DO TRANSPORTE DE CARGAS NA MOBILIDADE URBANA CENTRO-METROPOLITANA

O surgimento das empresas de transporte acompanham a dinâmica de crescimento, visto que buscam atender a demanda da circulação como um todo, com relação entre o crescimento industrial, comercial, de serviços e consequente ampliação do número de empresas de transporte.

A escolha da localização de qualquer tipo de empresa deve levar em conta tanto os aspectos geográficos ligados à natureza com clima, solo, subsolo e conformação topográfica dos terrenos como também, são necessárias uma série de informações adicionais de ordem técnica, econômica, financeira, jurídica, administrativa, ambiental e mesmo política. Tais características, tanto quantificadas na forma monetária como também muitas vezes nem passíveis de serem quantificadas são imprescindíveis para seu desempenho, haja vista a ampla literatura existente sobre este assunto.

A necessidade de deslocamentos e de transporte de mercadorias são fruto dos diferentes usos do solo e da separação espacial das atividades. Em contrapartida, os sistemas de transportes tem a capacidade de determinar a acessibilidade aos diversos locais, independentemente da distancia da área central ou da atratividade para a instalação de atividades comerciais, habitacionais, de serviços, etc. por isso a necessidade de políticas públicas responsáveis no que diz respeito aos transportes e ao uso do solo, visando reduzir a necessidade dos deslocamentos e ao mesmo tempo manter o espaço integrado e com acesso aos mesmos serviços e possibilidades, ficam também a cargo de um planejamento urbano estratégico a possibilidade de redução da dependência dos automóveis, dos transportes motorizados individuais, e das disparidades do custo de vida sem interferir na oferta de serviços públicos ou no desenvolvimento das economias urbanas pontuais.

No caso em questão, a localização das empresas de transporte, principalmente a de carga, no espaço geográfico metropolitano tem que atender a vários fatores relacionados a mobilidade. O primeiro deles é que estejam estrategicamente localizadas em uma região de fácil acesso, tanto para o recebimento de mercadorias em grande escala como para a distribuição interna a região. O segundo fator deve levar em consideração a localização das indústrias, depósitos, distribuidores, mercado consumidor e outros. Na área Centro-Metropolitana localizaram-se próximas as grandes rodovias estaduais e federais, estrategicamente considerando os pólos industriais e comerciais.

O transporte de cargas vem se tornando atualmente um problema nas grandes cidades, pois além de ocasionar vários incômodos por seu alto nível de ruído e poluição do ar, causam, acima de tudo, enormes transtornos nas áreas centrais das aglomerações urbanas, dentre eles o aumento dos congestionamentos e dificuldades em encontrar estacionamento disponível devido a maior área que ocupa no trânsito.

Ao falarmos em carga urbana estamos enfocando na realidade a circulação das cargas dentro da malha urbana, especialmente no sistema viário de superfície. Consideramos como carga tudo aquilo que pode ser transportado, seja a granel ou embalada³².

Os veículos utilizados na frota de carga devem receber atenção quanto à sua condição de trafegabilidade. Os caminhões de carga, com dimensões e funcionalidade adaptados ao tráfego urbano e adequação às normas ambientais, são uma tendência visando minimizar interferências no tráfego e condições de estacionamento de carga e descarga. Vários são os modelos de veículos de carga que a cidade acaba legitimando pela lógica e pela imposição do fornecimento. Calçadas de pedestres com restrição de acesso impõem a utilização de veículos alternativos com tração humana e aí se encaixam, por exemplo, os abastecedores de restaurantes, os coletores de papel e os entregadores de correspondência, como carriolas e bicicletas para a efetivação das entregas das encomendas.

Abordagens mais abrangentes devem discutir o impacto sobre o trânsito veicular geral, a eficiência energética e o impacto das emissões e ruídos das frotas utilizadas, assim como também as alternativas de uso da infra-estrutura disponível para minimizar conflitos e criar uma perspectiva de melhoria do ambiente urbano, conciliando os diversos interesses, sejam da carga ou mesmo os da qualidade de vida urbana.

³² A Carga a Granel é condicionada pelas próprias partes do veículo. Carga Embalada é manuseada em embalagens.

Uma série de fatores devem ser considerados dentro dos objetivos da logística urbana. Os principais são:

- Proporcionar ao cliente um atendimento com um nível de serviço desejado buscando alcançar elevado índice de satisfação;
- Diminuir os custos de transporte tanto quanto possível, escolhendo trajetos mais adequados que aproveitem eficientemente a frota e a mão-de-obra operacional disponível.

Na área centro-metropolitana da Grande Vitória a importância que as vias receberam, e ainda recebem, na ocasião da implantação de grandes projetos industriais e comerciais era visando diminuir os custos do transporte pela localização estratégica, contudo, o fluxo de veículos não suportado pelas vias diminuiu o índice de satisfação dos clientes, que passaram a não serem mais atendidos por um serviço satisfatório.

Algumas das conseqüências que se analisa com o uso de transporte de cargas em vias urbanas estariam na dimensão das vias, que são normalmente projetadas para veículos automotores, dificultando o tráfego dos pesados veículos de carga, pois as vias, na maioria das vezes, possuem dimensões estreitas, e com curvas de raio de giro muito fechadas, em que os caminhões de maior porte que chegam de rodovias para descarregar em armazéns e galpões nas grandes cidades precisam se desvencilhar deles ou simplesmente não conseguem trafegar.

Outro agravante seria a rede elétrica das cidades incompatível com a altura de certos veículos de cargas, como por exemplo, as cegonhas, que por serem muito altas, podem trazer prejuízos de grande relevância dentro das cidades, como quedas de postes públicos, rede de alta-tensão em contato com a população, entre outros.

Em relação ao tráfego, temos os maiores problemas relacionados com os veículos

de transporte de cargas, tanto de porte pesado, quanto de porte leve, visto que a quantidade dos veículos de carga é cada vez maior nas cidades, acarretando em congestionamentos, dificuldade em estacionamentos e empecilhos a mobilidade nas áreas de carga e descarga de mercadorias.

Com a ampliação das vias, da população, da demanda, e conseqüente aumento do fluxo de veículos de cargas na Região Metropolitana da Grande Vitória ampliou-se também a quantidade de acidentes envolvendo estes veículos. Segundo o DETRAN-ES entre 2005 e 2008 a quantidade de acidentes envolvendo veículos de carga apresentou vertiginoso aumento de 273 %, indo de 222 para 827 acidentes, ampliando a quantidade de quilômetro de transito lento e congestionamentos e se tornado em mais um empecilho a mobilidade urbana.

A Grande Vitória relaciona-se dentro dos fatores locais com importantes distritos industriais: CIVIT I e II e o TIMS, além das grandes empresas: Vale, Arcelor Mital Tubarão e Samarco, além dos Portos Secos, tudo isso em concomitância com a acessibilidade as grandes rodovias federais: BR-101 e BR-262, além das rodovias e acessos estaduais e municipais.

As principais empresas do setor de transportes da Grande Vitória levaram em consideração os fatores relacionados acima, o que pode ser observado em todos os municípios da área centro-metropolitana. Em Vitória, Vila Velha, Serra e Cariacica elas se concentraram nas principais vias e, de forma estratégica, sem se distanciar dos pólos geradores de cargas, como áreas industriais e comerciais, portos e aeroportos.

Em Vitória, devido a seu pequeno território, grande densidade demográfica e grande concentração de comércio e serviços, as empresas tendem a instalarem seus escritórios próximos ao Centro e em Goiabeiras, o que pode ser explicado pela proximidade com o Aeroporto e o Porto de Vitória, de onde chegam cargas dos mais distintos lugares e um grande volume também é enviado ao exterior, necessitando de veículos para realizarem tanto a coleta quanto a distribuição da carga no espaço

geográfico urbano e até mesmo interestadual, contudo a logística é feita por veículos de menor porte em virtude das regras regulamentadoras e da estrutura urbana.

Segundo o site Maplink, (www.maplink.com.br acesso em 03 de setembro de 2012) que monitora o trânsito em grandes cidades brasileiras, no dia 03 de setembro de 2012, segunda-feira, às 13:10 a capital estadual contava com 17 km de trânsito lento, sem registro de nenhum acidente, demonstrando que as vias não suportam mais o tráfego em horários de médio fluxo e extremamente lento no horário de pico da tarde, entre 17:00 e 19:00 horas. Devido a grande concentração de serviços e comércio centralizados na capital vários projetos estão em fase de implantação objetivando amenizar o problema, como a ampliação da Av. Fernando Ferrari, no entanto acaba deixando o trânsito ainda mais lento em virtude das obras, aliado a tudo isso ainda tem o fato de os gargalos de escoamento da ilha serem insuficientes para atender ao fluxo, que é agravado por qualquer anormalidade ocorrida nos municípios vizinhos.

Vila Velha, situado ao sul da Capital, tem uma grande ligação histórica com Vitória, e ainda hoje possui suas atividades comerciais interligadas principalmente pela Terceira Ponte, que ligam as áreas mais nobres dos dois municípios. Os bairros de Santa Inês, Coqueiral de Itaparica, Centro, Rodovia do Sol e Ataíde concentram mais da metade das empresas de transporte de Vila Velha. A localização nesta área foi feita em virtude da proximidade com a capital e grandes vias de transporte como a Rodovia do Sol e a Carlos Lindenberg. O bairro Ataíde, o que mais possui estas empresas no município tem uma localização privilegiada, situado próximo a Rodovia do Sol, e entre a bifurcação formada pela Rodovia Carlos Lindenberg e a Estrada que Capuaba, que fornece a região uma ligação facilitada com portos, indústrias e centros de consumo.

Os mesmos fatores que contribuem positivamente para a localização das empresas nestas áreas de Vila Velha, também provocam transtornos na mobilidade local e geram um fator negativo no trânsito tanto de carga quanto de pessoas, aumentando o tempo e o custo logístico. Através do TVV e do Porto de Capuaba, o município movimenta mais de 1,2 bilhão (www.asevila.org.br acessado em 17 de agosto de

2012) de toneladas de carga/ano, e tanto para a chegada quanto para a distribuição e armazenagem dos produtos movimentados o setor rodoviário mostra sua importância, no entanto um agravante está no fato do trânsito ser feito por vias que cortam áreas densamente povoadas, aumentando ainda mais os acidentes e congestionamentos nos bairros de Argolas e São Torquato e seguindo no sentido Jardim América em Cariacica até a área dos Portos Secos. Além destas implicações ainda existem aquelas decorrentes do Pólo de Confeções da Glória e dos Shoppings Centers, que geram diariamente um intenso fluxo de veículos com cargas de produtos e pessoas.

Cortado pelas duas principais rodovias do Estado, a BR-101 e BR-262, o município de Cariacica também é bem servido por grandes transportadoras e outras empresas do setor. Destacam-se neste município a concentração que existe destas empresas nas margens das Rodovias Federais e nos bairros de Jardim América e Porto de Cariacica, que também são beneficiadas pela proximidade do mercado consumidor local e grandes vias de escoamento interestadual.

As grandes vias que atuam como facilitador a mobilidade também provocam problemas no trânsito urbano nas margens das grandes vias federais que cortam o município de Cariacica. Margeando a BR-262, a partir do limite com Vila Velha, localizam-se os bairros Parque Nacional, Alto Laje, Campo Grande, Vila Capixaba e São Francisco, locais que sofrem com os constantes congestionamentos provenientes do fluxo de veículos provenientes de Vitória, e principalmente de caminhões pesados que ligam os portos de Vila Velha aos armazéns dos Portos Secos passando por esta via, que ainda corta um dos maiores centros comerciais da Grande Vitória, Campo Grande, que também carece de um atendimento logístico eficiente. Na Rodovia do Contorno a situação se mantém, pois além de cortar grandes bairros como Mucurí, Nova Brasília, Flexal e Nova Rosa da Penha possui o maior fluxo de veículos de carga da RMGV, por ser o elo de ligação entre Cariacica e Serra, contornando Vitória aliado ao fato de atender também aos Portos Secos e TIMS. Passa por obras desde a década passada, causando congestionamentos em virtude das obras e dos inúmeros acidentes entre veículos e atropelamentos que ocorrem, como apresentado nas fotos da Figura 40.

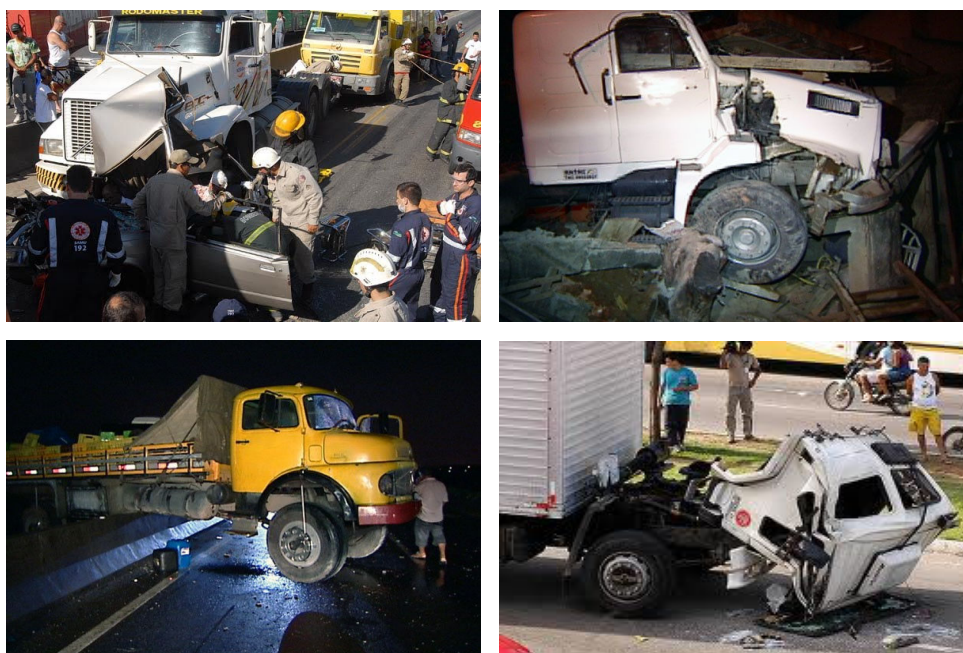


FIGURA 41: ACIDENTES COM CAMINHÕES NAS BRs 262 E 101 EM CARIACICA

Fonte: www.gazetaonline.globo.com acessado em 14 de março de 2012

A Serra possui os maiores pólos industriais do Espírito Santo, e também é cortada por grandes vias rodoviárias e ferrovias, o que favorece a localização de empresas ligadas ao setor de transportes. As principais indústrias deste setor estão margeando a BR-101, que liga o município aos principais mercados consumidores estaduais, nacionais e até mesmo internacionais, por permitir uma rápida ligação com portos e aeroportos. Várias empresas também estão nas imediações do Centro Industrial de Vitória, favorecidas pela proximidade com grandes indústrias e também beneficiada pela facilidade de acesso a grandes vias.

No município da Serra ocorre outro fator, pois possui grandes áreas industriais e comerciais, mas também possui um grande território dotado de amplas vias. Apesar de ter o CIVIT II, principal área industrial do município, localizada próximo a Laranjeiras e Carapina, que são os principais centros comerciais, não sofre muito as consequências do trânsito internamente ao municípios, a não ser nas imediações de sua divisa com Vitória (Figura 42), seja pela BR-101 com o grande fluxo de caminhões, ou pela Rodovia Norte-Sul onde predominam os automóveis e coletivos.



FIGURA 42: ACIDENTE COM CARRETA NA BR-101 EM CARAPINA

FONTE: www.gazetaonline.globo.com acessado em 14 de março de 2012

O aumento da demanda de transportes de cargas no meio urbano traz várias conseqüências positivas e negativas, como já demonstrado. Do lado das positivas convém destacar o maior fluxo de mercadorias e melhor acesso e distribuição ponto a ponto. Possui um grande destaque negativo o fato de aumentar o numero de veículos de grande porte circulando no meio urbano, provocando congestionamentos e necessitando de um planejamento especial de locomoção para atendê-los de forma eficiente sem prejudicar a circulação comum de veículos de pequeno porte e de transporte coletivo nas áreas centrais e de maior adensamento.

Os grandes eixos viários desempenharam então papel fundamental na expansão urbana da área centro-metropolitana da Grande Vitória, visto que ao permitirem e promoverem uma maior acesso as diversas localidades acabaram por aglomerar em suas margens varias empresas relacionadas ao transporte e armazenamento de cargas, seja nas proximidades de pólos comerciais como Laranjeiras e Campo Grande, onde contribuíram para um adensamento urbano ou mesmo em áreas como

as marginais a Rodovia do Contorno, para onde levaram uma nova área de ocupação.

6.2 OS CENTROS COMERCIAIS E O ACESSO DE FUNCIONÁRIOS E CONSUMIDORES

A distância que o consumidor está disposto a percorrer, segundo Corrêa (2005), para obtenção de algum serviço, tendo como fator de decisão o custo adicional do transporte define o alcance espacial dos níveis de hierarquização dos centros, assim como também a garantia da lucratividade da oferta em função da disponibilidade de consumidores em potencial. A oferta e utilização de alguns serviços vão variar dentro da mesma região metropolitana, alguns são mais frequentes e de baixa complexidade, propiciando assim que sejam localizados nos pequenos centros próximos aos consumidores, já os mais complexos e de utilização mais esporádica estão localizados nas cidades ou pólos mais distantes. Considerando uma atitude comportamental racional dos consumidores no processo decisório produto final da relação do nível de serviço com o custo de transporte com a relação de concorrência entre os centros resulta em um espaçamento regular nas cidades, e a hierarquia dos níveis de serviço propicia um numero menor e um espaçamento maior dos centros a partir do momento que atingem um nível mais elevado de hierarquia urbana metropolitana.

O primeiro destes processos é o de segregação residencial que é definido como sendo uma concentração de tipos de população dentro de um lado do território. A expressão espacial da segregação é a “área natural”, definida por Zorbaugh sendo uma área geográfica caracterizada pela individualidade física e cultural. Seria ela resultante do processo de competição impessoal que geraria espaços de dominação dos diferentes grupos sociais, replicando ao nível da cidade de processos que ocorrem no mundo vegetal. (CORRÊA, 1995, pág. 10)

Existem três padrões de segregação residencial que, Corrêa (1995) afirma serem conhecidos pelos nomes daqueles que formalizaram evidências empíricas sobre a distribuição espacial das classes sociais e suas frações na cidade: são os modelos de Kohl, que retrata as antigas cidades européias marcadas pela segregação da

elite junto ao centro, enquanto na periferia viviam os pobres; o de Burgess é uma generalização das cidades norte-americanas do início do século XX que tinha a população de baixa renda vivendo nos centros, enquanto a elite vivia mais afasta em aprazíveis subúrbios; e o de Hoyt, que apresenta a segregação espacial sem um padrão em círculos em torno do centro, mas em setores a partir do centro, cujas áreas residenciais de auto status localizam-se nos setores de maiores amenidades, encontrando-se cercadas pelos setores de população de baixo status, como podem ser observados na Figura 43.

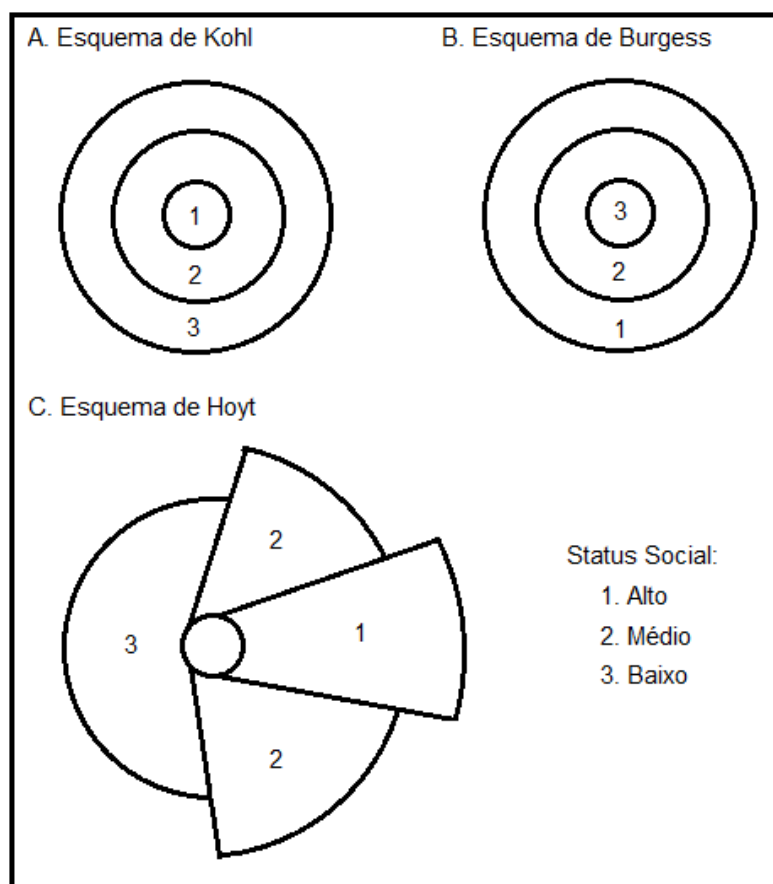


FIGURA 43: ESQUEMAS DE SEGREGAÇÃO URBANA
 Fonte: Correa, 1995.

A fundamentação desta teoria se ampara na diferenciação entre os centros de acordo com sua função de destaque, seja na oferta de bens e serviços, ou na região periférica onde encontra-se a maior parte do mercado consumidor. O reagrupamento é justificado pelo conceito de centralidade, que reúne em uma mesma região produtiva os serviços a ela associados, destinados ao mercado consumidor disperso em toda a área metropolitana complementar ou zona de influencia polarizada.

A Grande Vitória, até os anos 1980, assim como em outras áreas urbanas brasileiras, apresentava uma estrutura urbana com um único centro, no caso do Espírito Santo a Capital. Grande parte das atividades ligadas ao setor terciário estavam concentradas na área central de Vitória, e ganhava ainda mais apoio dos transportes coletivos que ³³canalizava suas linhas tendo o Centro como destino final. O IJSN caracteriza então a Grande Vitória da seguinte forma:

A estrutura urbana da Grande Vitória caracteriza-se por uma área concentradora de comércio e serviços densamente ocupada, localizada na Área Central de Vitória e, alguns subcentros situados nos demais municípios. Nos seus entornos seguem-se áreas de ocupação predominantemente horizontal, sendo que num terceiro nível verificam-se concentrações habitacionais esparçamente distribuídas. (IJSN, 1987b)

Desde os anos 1990, a estrutura urbana da Região Metropolitana passou por importantes alterações, e uma delas é o aparecimento de novas centralidades dentro do aglomerado urbano. Por sua vez, este processo vem acompanhado de redefinições nas formas e nos conteúdos da Área Central de Vitória, assim como também das imediações onde se desenvolvem os subcentros.

A descentralização torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades. Para o consumidor gera economia de transporte e tempo. O capital industrial, além das vantagens da nova localização tem grandes lucros com a troca de terrenos com grandes diferenças de preços. Este fenômeno tende a fazer desaparecer, ou pelo menos dificultar a sobrevivência das pequenas empresas que não tem estrutura para enfrentar o processo descentralizador. (CORREIA, 1995, pág. 8)

Atualmente a área Centro-Metropolitana da Grande Vitória apresenta configuração espacial que se aproxima do esquema de Hoyt, visto que possui uma área central de status social e dinâmica comercial mais elevada, que vai desde a Praia de Itaparica em Vila Velha até Laranjeiras na Serra, passando pelo litoral e abarcando o Centro de Vitória. Na periferia incontígua existem alternâncias entre áreas mais dinâmicas e mais carentes, socioeconomicamente falando, em toda a área conurbada. Ainda convém destacar o bairro de Campo Grande em Cariacica, que mesmo distando um pouco da área mais dinâmica do modelo apresentado, possui uma centralidade específica em sua periferia imediata.

³³ Segundo dados Plano Diretor de Transporte Urbano da região metropolitana, publicado pelo Instituto Jones dos Santos Neves em 1987.

Com base em Corrêa (1995), existem na RMGV vários pólos ou centros comerciais aglomerados ou com influencia local mútua, de acordo com as seguintes categorias de atividades:

1- Apesar de não manterem relações entre si, como as lojas varejistas de mesma linha de produtos, que formam um conjunto funcional que criam monopólio espacial, atraindo consumidores. As ruas especializadas em móveis, ou autopeças; são exemplos deste fenômeno;

2- Mesmo sendo de natureza distinta, estão localizadas juntas umas das outras, formando um conjunto coeso que pode induzir o consumidor a comprar outros bens que não faziam parte de seus propósitos. Exemplo: shopping centers e subcentros regionais espontâneos;

3- São complementares entre si, como se exemplifica com as associações funcionais entre fabricação, atacado de confecções, companhias de seguros, bancos, sede de empresas industriais com ligações entre si tanto à montante como à jusante;

4- Juntas criam economias de escala. Exemplo: pequenas indústrias que sozinhas não teriam escala suficiente para atraírem outros industriais, empresas de transportes e serviços de reparação de máquina;

- Exigem contatos pessoais face a face. Neste caso, acessibilidade é fundamental. (CORRÊA, 1995. Pág. 10)

Dentro das categorias listadas por Corrêa podemos destacar no item 1 o Pólo de Confecções da Glória em Vila Velha, especializado em confecções; no item 2 agrupa-se, além de todos os shoppings da região, ainda o Centro de Vitória, Laranjeiras e Campo Grande, que não possuem uma categoria predominante, com lojas e serviços variados; no item numero 3 cita-se a região de Carapina, que possui uma dinâmica industrial por sua localização estratégica com várias lojas de máquinas, ferramentas e outros produtos utilizados na indústria, também possui o setor automobilístico bem forte, com várias concessionárias, lojas de auto-peças e oficinas mecânicas associadas ao setor; e por fim, no item 4 encontram-se as indústrias menores concentradas nas áreas industriais.

Os centros comerciais tem a função de concentrar várias atividades comerciais e de serviços em um único local, com o intuito de obter maior circulação de pessoas e ampliação dos lucros. Porém, nesta concentração também está a mão-de-obra envolvida que tem que atender todas as lojas do local e o grande número de

consumidores em circulação influenciam no trânsito em horários de pico, provocando vários problemas de locomoção, visto que, normalmente os trabalhadores dos centros comerciais habitam as periferias, eles acabam dependendo dos transportes para se locomoverem, fazendo com que nas trocas de turnos ou horários de chegada e de saída o fluxo de pessoas, veículos automotores e de transporte coletivo aumente exageradamente, ocasionando um aumento do tempo de percurso e maior possibilidade de acidentes de trânsito, interferindo no tempo de deslocamento e em todos os outros custos decorrentes desta situação.

No Brasil costuma-se dizer que existe a cultura do automóvel, ou seja, é costume da população ao melhorar a situação social adquirir um veículo, principalmente após a década de 1990 quando a economia ganhou maior estabilidade a médio prazo, favorecendo os financiamentos. No entanto as cidades não acompanharam o crescimento do número de veículos ampliando suas vias na mesma proporção, fazendo com que passasse a ocorrer gigantescos congestionamentos no meio urbano, tudo isso aliado a precariedade dos serviços públicos de transporte, que é insuficiente para atender a demanda e contribui para as soluções individuais, com isso surgem os congestionamentos, com a população optando pelo automóvel, muitas vezes subutilizado, em vez dos transportes coletivos, aumentando ainda mais os congestionamentos e o tempo de percurso.

Cada município da área centro-metropolitana possui seu centro polarizador do comércio, como Glória e Praia da Costa em Vila Velha; área central de Vitória como um todo; Laranjeiras e Carapina na Serra; e Campo Grande em Cariacica, e nestes ambientes de intenso fluxo de veículos e pessoas o tema mobilidade urbana torna-se urgente, visto que o crescimento populacional da grande vitória, de 225 mil habitantes na última década, não foi acompanhado de igual investimento no setor sócio-econômico-ambiental, de forma a atender os 600 mil automóveis em circulação atualmente na RMGV que se inserem como importante fator na mobilidade urbana metropolitana.

O Pólo de Confeccões da Glória (Figura 44), localizado na área central do município de Vila Velha, possui mais de 1.200 lojas especializadas com todos os tipos de

perfis ligados a moda, como infantil, masculino e feminino, além de lojas de apoio a área, com a venda de tecidos, aviamentos e maquinário residencial e profissional de costura atraindo diariamente milhares de visitantes, destacando-se também por exportar cerca de 60% de sua produção ligada a malhas.

Esta concentração neste setor, ao mesmo tempo que contribui com o aumento na circulação de pessoas em todas as lojas também geram problemas relacionados a mobilidade, pois atrai diariamente milhares de consumidores, que circulam nas estreitas calçadas e mesmo entre os automóveis, provocando acidentes e congestionamentos, além da dificuldade em estacionar os veículos. Somente os funcionários que atuam diretamente no setor de confecções somam atualmente 12 mil pessoas, o que contribui ainda mais para a lentidão do trânsito nos horários de entrada e saída dos turnos de trabalhos, quando a quantidade de automóveis e veículos coletivos é ampliada.



FIGURA 44: FOTO DO PÓLO DE CONFECÇÕES DA GLÓRIA – VILA VELHA

Fonte: www.gazetaonline.globo.com / www.folhavitoria.com.br acessado em 10 de agosto de 2012

O Centro da capital reinou como único centro comercial e financeiro de todo o estado até a década de 1970, contudo com a descentralização dos setores públicos e surgimento de novos núcleos urbanos de alto padrão ele foi perdendo espaço. Contudo atualmente ainda existem centenas de lojas e serviços prestados no centro, com atividades próprias e únicas como na Vila Rubim e a de vestidos de noiva, além de inúmeros estabelecimentos ligados ao comércio popular, que atrai milhares de consumidores e funcionários todos os dias. Esta área estrangulada entre morros e água recebe diariamente um fluxo de veículos e pessoas que suas vias não

suportam e não possui muitas opções de ampliação rodoviária, gerando assim lentidão durante todo o dia, como mostra a Figura 45, como se não bastasse, ainda recebe a única rodoviária da Grande Vitória e é cortada pela principal via de acesso do município as rodovias federais.



FIGURA 45: MOSAICO DE FOTOS DO CENTRO DE VITÓRIA

Fonte: www.folhavitoria.com.br / www.vitoria.es.gov.br / www.gazetaonline.globo.com acessado em 10 de agosto de 2012

Campo Grande (Figura 46), também conhecido como “shopping a céu aberto”, é um dos principais bairros do município de Cariacica, com grande vocação comercial, abrigando uma das áreas comerciais de maior valor econômico do Estado. Desenvolveu-se nas proximidades de grandes eixos viários e atualmente possui cerca de 17 mil habitantes. Possui centenas de lojas de diversos setores, tanto para o mercado industrial como também para o consumidor final, que se concentram em sua maioria no entorno da Avenida Expedito Garcia (Figura 47), que atrai milhares de trabalhadores e consumidores diariamente, em busca de produtos e serviços. O bairro margeia a BR-262, o que facilita sua ligação com outras localidades, no entanto também sobre a influencia negativa dos congestionamentos provocados por acidentes e pela intercessão com a BR-101.



FIGURA 46: FOTO DE CAMPO GRANDE – CARIACICA

Fonte: www.skyscrapercity.com acessado em 10 de agosto de 2012



FIGURA 47: FOTO DA AV. EXPEDITO GARCIA EM CAMPO GRANDE – CARIACICA

Fonte: www.gazetaonline.globo.com acessado em 10 de agosto de 2012

O bairro Laranjeiras no município da Serra, surgiu na década de 1970 de um projeto do BNH, contudo se tornou mais adensado e dinâmico a partir de meados da década de 1990 e ainda mais na década de 2000. O implantação do Terminal Urbano de Laranjeiras e a criação de importantes linhas que integram o bairro a Grande Vitória foi um dos fatores que contribuíram para a ampliação da força de seu setor terciário. A redefinição da acessibilidade do bairro em questão somada ao contínuo aumento da população de Serra, na década de 1990, forneceram as condições para que se verificasse essa significativa evolução. Atualmente o bairro pode ser classificado como um sub-centro da RMGV, visto que concentram uma

grande quantidade de estabelecimentos comerciais e de serviços. Tem como principal zona comercial a Avenida Central (Figura 48), que tem toda sua extensão saturada por lojas e já movimenta também as ruas periféricas. Tal dinamismo econômico trouxe implicações na mobilidade local, pois na atualidade sofre com problemas de estacionamento e congestionamento, além de calçadas insuficientes para a circulação dos consumidores.



FIGURA 48: FOTO DA AVENIDA CENTRAL EM LARANJEIRAS

Fonte: www.gazetaonline.globo.com acessado em 10 de agosto de 2012

A solução para uma eficiente implementação de políticas públicas integradas que abordem os problemas de mobilidade e acessibilidade em meio a diferentes escalas temporais e espaciais se dá pela coordenação de políticas públicas complementares na mesma área de intervenção em todos os níveis governamentais. Para que planejamentos conjuntos saiam do papel é imprescindível que se reforce as ligações entre as diferentes instituições, através de relações de cooperação dinâmicas e abertas entre os vários órgãos ou autoridades envolvidas, sem deixar de lado a parceria com a iniciativa privada e demais grupos que porventura queiram se envolver no processo decisório sobre as políticas e atividades de planejamento, implementação e fiscalização, para que assim sua aplicação final seja eficaz em atender todos os interesses, sejam econômicos, políticos ou sociais.

A avaliação de impactos é cada vez mais necessária em todos os campos de intervenção de políticas para decidir qual seria a utilização ótima frente aos recursos limitados de que dispomos, no sentido de intensificar a competitividade econômica, melhorar o ambiente e aumentar a coesão social nas nossas cidades. A mobilidade sustentável é uma questão-chave,

devendo os métodos e práticas para a atingi-la estar delineados, experimentados e amplamente divulgados para abrir caminho a melhorias na qualidade dos transportes e da vida urbana. (COMISSÃO EUROPEIA / TRANSPLUS, 2003, pág. 4).

Não seria utópico pensar em desenvolver políticas públicas sustentáveis voltadas ao transporte brasileiro, contudo ainda é prematuro conceber tais modos de desenvolvimento levando-se em consideração a morosidade e a falta de seriedade na implantação de projetos idôneos. Ainda estamos longe de alcançar a maturidade política do cidadão europeu em apoiar, fiscalizar e cobrar de seus representantes a representatividade de seus interesses de fato, no entanto, ações pontuais podem acontecer e servir de exemplo para o surgimento de planejamentos engajados em uma responsabilidade ambiental.

A Prefeitura de Vitória realizou em 2008 uma série de estudos para identificar e propor soluções ao seu problema de mobilidade, que por ser a cidade central e maior polarizadora da região, possui também os maiores problemas identificados, seja pela inúmera quantidade de pessoas a circular todos os dias ou pelo fluxo de automóveis com os municípios vizinhos que chega a 55 mil no horário de pico da tarde, segundo o Plano Diretor de Transporte Urbano do Município.

Contudo torna-se necessário que seja feita uma intervenção em âmbito regional, visto que os problemas de mobilidade urbana estão presentes em toda a área conurbada, e não apenas na Capital. Por isso o Governo do Estado lançou em 2012 o PMM-Programa de Mobilidade Metropolitana, que visa resolver, ou no mínimo amenizar os problemas existentes. As ações propostas vão desde a melhoria nas estruturas existentes como a construção de novas estruturas de transporte em toda a área centro-metropolitana, como, vias estruturantes circulação de pessoas e de cargas, priorização para o transporte coletivo, recuperação de calçadas, integração entre modais e requalificação urbana.

O PMM está sendo estruturado em 3 eixos: Projetos e obras viárias, transporte coletivo e multimodalidade:

- Projetos e obras viárias: Obras no Corredor José Sete, Corredor Sudeste e Corredor Leste Oeste, Corredor Bigossi, na Alça da Terceira, Av. João Palácio e Av. Fernando Ferrari, além de mais 38 projetos de intervenção viária em todos os

municípios, incluindo túneis, pontes, aquaviários, rodovias e as adaptações e construções necessárias a implantação do BRT.

- Transporte Coletivo: Melhoria do transporte coletivo atual com a implantação do controle de operações, renovação da frota e construção de terminais. A implantação do BRT acarretará também em uma gama de mudanças, como corredores exclusivos para os ônibus, veículos de alta capacidade, modernos e com tecnologias mais limpas, integração entre serviços, integração com outros modais em estações, terminais e portais, estacionamentos e bicicletários, sistema inteligente: programação e controle, amplo sistema de comunicação com usuário e cobrança antecipada da tarifa.

- Multimodalidades: Criação de linhas troncais alimentadoras e interbairros, bolsões de estacionamento, edifício garagem, estacionamentos subterrâneos, estações no canteiro central, liberação das calçadas para os pedestres, aproveitamento das características naturais da região com o aquaviário e bicicletas para aluguel são algumas das ações propostas.

Este conjunto de ações propostas pelo Governo do Estado em conjunto com as prefeituras metropolitanas as obras foram iniciadas em 2012, e esperam concluir cerca de 90% de todo o projeto em 5 anos. Com a efetivação destes projetos a mobilidade urbana centro-metropolitana, que encontra problemas tanto no fluxo de pessoas que usam diversos tipos de veículos de transporte individual e coletivo, no tráfego de pessoas e mercadorias.

Na medida em que as decisões de localização, efetivadas pelos atores urbanos, sejam, em parte, influenciadas pela oferta dos transportes, modificações no funcionamento do sistema de transportes e nos modos de circulação das pessoas podem implicar, a médio e longo prazo, em efeitos sobre a estrutura de localização dos indivíduos na mancha urbana metropolitana e na forma como ocorre a mobilidade intra-urbana da Grande Vitória, portanto, com a implementação efetiva de um plano de mobilidade eficiente a tendência é que a longo prazo os problemas de mobilidade e logística centro-metropolitano sejam sanados.

7. PERSPECTIVAS FUTURAS

O Espírito Santo apresenta atualmente bons indicadores econômicos e é projetado como uma das economias mais dinâmicas do país. O PIB do estado que cresceu apenas 3,2% de 2002 a 2005, apresentou considerável elevação de 2006 a 2010, com um crescimento de 5,0%, e o Instituto Jones dos Santos Neves projeta ainda um crescimento em torno de 6,0% de 2011 a 2015³⁴. Estes dados também foram acompanhados pela renda per capita, que era de R\$ 13.846,00 em 2005, foi para R\$ 16.242,00 em 2010 e é esperado R\$ 20.070,00 em 2015. Ainda é esperado um contínuo crescimento industrial e conseqüente diminuição da taxa de desemprego.

Os municípios da Grande Vitória concentram hoje a maior parte do comércio, serviços e indústrias do estado, sendo responsável também por grande parte do consumo, o que projeta a região mais dinâmica do estado e uma das mais atrativas do país.

As prefeituras da Grande Vitória projetam seus investimentos tendo em vista o bom momento da economia nacional e estadual para aumentarem suas participações no mercado.

A Serra aproveita sua vocação industrial para implantar mais um pólo, o Polo Industrial Piracema, em uma área de 1.416.420 metros quadrados, divididos em 105 lotes empresariais, que vão de 1.500 a 8.500 metros quadrados cada. Localiza-se em Carapina, na BR-101, próximo ao aeroporto de Vitória, aos portos de Tubarão, Praia Mole e a outros grandes parques Industriais da região, como o pátio de tubos da Petrobras, no TIMS e o Condomínio Alphaville. Está sendo esperado, pelos empreendedores do projeto, uma movimentação de R\$ 180 milhões em negócios, e o valor total de investimento das empresas que ocuparão os lotes deve chegar a R\$ 1 bilhão com a absorção de mais de 4 mil empregos diretos. (www.tims.com.br acesso em 19 de janeiro de 2012)

³⁴ O dados de projeções futuras foram retirados do documento Mapa Estratégico da Indústria Capixaba, produzido pelo Instituto Jones dos Santos Neves, publicado em 2010.

O Município detém, além disso, os maiores investimentos no setor imobiliário do Estado, apoiado no fato de possuir industrialização e comércio em crescente fortalecimento. Devido a sua grande extensão territorial com ambientes naturais diversificados o município atrai investimentos em diversas regiões, destacando-se o entorno do bairro Laranjeiras e Carapina, que são importantes concentrações comerciais e Jacaraípe no litoral que também vem apresentando crescimento neste setor.

A prefeitura de Vila Velha projeta para a região do Xuri a implantação de um Pólo de Desenvolvimento Sustentável do município. A idéia é implantar sete distritos industriais numa área 16 milhões de metros quadrados entre a Rodovia do Sol e a BR 101. Desta área, 4 milhões de metros quadrados estão reservados para a Zona de Processamento de Exportação (ZPE), 5 milhões para o aeroporto que a prefeitura quer levar para Vila Velha e 1,2 milhão para empresas de logística. Os outros 5,8 milhões de m² serão divididos em quatro distritos industriais. Tem seus empreendimentos imobiliários margeando o litoral indo na direção sul, seguindo a Rodovia do Sol. (www.es-acao.org.br acessado em 04 de janeiro de 2012)

A prefeitura de Cariacica também projeta, em parceria com a Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial (Suppin), a implantação de seu primeiro pólo empresarial. Em uma área de 7 milhões de metros quadrados localizada na antiga Fazenda Itanhenga, em Nova Rosa da Penha, pois A região já possui boa logística, pois está situado às margens de uma BR, que será duplicada, é próxima ao porto, tem encanamento de gás já pronto e conta com uma grande população no entorno. com previsão de geração de 12.500 empregos diretos e indiretos e de aumento de R\$ 1,2 bilhão do Produto Interno Bruto (PIB) de Cariacica somente no primeiro ano de instalação do pólo. A previsão é de atrair 150 novas empresas, e com isso, gerar 6 mil novos empregos ao longo de sua ocupação, prevista até 2015. (www.sedes.es.gov.br acessado em 05 de janeiro de 2012)

Há também no município de Cariacica, forte crescimento na demanda imobiliária, mais precisamente em Campo Grande, o que é muito favorável para toda a cidade e seu entorno. Com a chegada de novos empreendimentos, cresce a demanda por

comércio de qualidade, mais residências, mais estabelecimentos de serviços, como saúde e escolas.

As obras da construção da Rodovia Leste-Oeste fazem parte do Programa de Investimentos em Mobilidade Urbana e Circulação Viária da Região Metropolitana (Transcol III), e contempla a construção de ciclovia, calçadas, baias e abrigos nas paradas de ônibus. Pretende interligar a Rodovia Darly Santos, em Vila Velha, às BRs 262 e 101, em Cariacica, e dessa forma criar uma nova área de expansão metropolitana.

A primeira etapa compreende um trecho de 2,7 quilômetros, que vai do Terminal de Campo Grande, em Cariacica, até o bairro Campo Belo, no mesmo município. A segunda etapa compreende o trecho entre a Rodovia Darly Santos e o bairro Rio Marinho, em Vila Velha. Já a terceira etapa, vai ligar o bairro Rio Marinho, em Vila Velha, ao bairro Campo Belo, em Cariacica. O trajeto entre Cariacica e Vila Velha, após a conclusão das obras de construção da rodovia Leste-Oeste, será encurtado e poderá resultar em viagens até 20 minutos mais rápidas entre os municípios de Cariacica, Viana e Vila Velha, constituindo-se numa das mais importantes alternativas de tráfego da Região Metropolitana da Grande Vitória. (www.mobilidadeurbana.es.gov.br acessado em 19 de agosto de 2012)

De acordo com as propostas de trabalho da Secretaria dos Transportes e Obras Públicas do Espírito Santo, com base em análises mercadológicas feitas no ano de 2011, serão necessários investimentos em mobilidade urbana e logística de transportes. Na área de infra-estrutura logística, foram identificados alguns projetos como prioritários para o desenvolvimento do estado.

Foram identificados uma série de gargalos do estado em âmbito federal e planejados os investimentos para resolver ou amenizar o problema, englobando a recuperação, ampliação e implantação de rodovias, portos, aeroportos e ferrovias, de acordo com as estratégias e os desafios estabelecidos no Plano Estratégico 2011-2014 do Governo do Estado.

Dentre as principais realizações dos governos no estado do Espírito Santo, na Região Centro-Metropolitana de Grande Vitória é importante destacar:

1. Nova Ponte Rodoviária: ligando Vitória a Cariacica, do Km 0 a 1,2 da BR 262, para resolver os cerca de 5 km de congestionamento que se formam diariamente na rodovia.
2. Contorno do Mestre Álvaro: Trecho alternativo de 19,7 km no traçado da BR 101. Que pretende retirar o intenso tráfego das áreas urbanas do município da Serra. Essa nova rodovia vai sair na altura do Km 275, da BR 101, na região do Contorno, já na Serra, e terminar no Km 249 da mesma via federal. O projeto prevê ainda a desapropriações de terrenos, a construção de duas faixas para cada sentido da via, divisória central e um acostamento.
3. Continuidade do Contorno do Mestre Álvaro: Altera o traçado da BR 101 em 65 km contornando os perímetros urbanos de vários municípios.
4. Implantação da BR 447: Ligará as BRs 101 e 262 ao Porto de Vila Velha, incorporando trechos da rodovia estadual Leste-Oeste e complementando 6 km os sub-trechos, Braspérola - Campo e ampliação da Estrada de Capuaba em 3,2 km.
5. Hidrovia do Rio Santa Maria Porto de Vitória: Para permitir a circulação de cargas por barcas, sem impacto na mobilidade urbana.
6. Duplicação da BR 101.
7. Ligação Ferroviária Entre Açu (Rj) E Ilhéus (Ba) - interligando o ES à malha ferroviária nacional através das Ferrovias Norte/Sul e Transcontinental, 300 km.
8. Porto de Águas Profundas: Definição de localização e o Projeto executivo estão sendo contratados pela CODESA.

9. Porto Indústria: Construção de porto com retro-área para instalação de distrito industrial.
10. Dragagem e Derrocagem do Porto de Vitória: Devido a necessidade de melhorias nas condições operacionais do atual porto, enquanto não se implanta o novo porto público.
11. Ampliação do Cais Comercial do Porto de Vitória.
12. Implantação do Terminal de Passageiros Marítimos em Vitória.
13. Implantação do BRT na Região Metropolitana da Grande Vitória.
14. Ampliação do Aeroporto de Vitória: Prevê a construção de nova pista, terminal de passageiros e terminal de cargas. O problema se arrasta há mais de uma década.
15. Novo Aeroporto para Cargas.
16. 4º Ponte: Elaboração do termo de referência para elaboração do projeto executivo da 4º Ponte, ligando a região de Santo Antônio, em Vitória, a Itacibá, em Cariacica.
17. Ampliação da Terceira Ponte: Início do projeto de ampliação da 3ª Ponte contemplando estudos para deslocamento da praça de pedágio, do sentido Vitória-Vila Velha.
18. Alça da Terceira Ponte: Conclusão da primeira etapa das obras, até a Rua Bahia, na Praia da Costa, e lançamento do edital para contratação da segunda etapa, estendendo a via até a Avenida Resplendor, no bairro Itapoã, em Vila Velha.
19. Ligação Terceira Ponte Avenida Carlos Lindenberg Via Canal Bigossi: Licitação da segunda etapa da obra, na altura da Rua Anhanguera, no final da

primeira etapa que já foi concluída, e se estende até a altura da Rua Cristovão Colombo Monteiro, na saída para a Avenida Carlos Lindenberg, no bairro da Glória, em Vila Velha, já com adequação da via ao BRT que vem sendo desenvolvido por meio da Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas (Setop); e conclusão do projeto da terceira etapa.

20. TRANSCOL IV: Readequação do programa visando à melhor integração com os projetos de mobilidade urbana.

21. Leste-Oeste: Continuação das obras da segunda e da terceira etapa, em um projeto que pretende se transformar no principal corredor para escoamento das cargas que são exportadas e importadas, será também indutora de novos e muitos investimentos nas áreas de seu entorno, em pelo menos três municípios da Grande Vitória: Vila Velha, Cariacica e Viana já constataam o interesse de empresas, principalmente do segmento de logística e comércio exterior, em se instalar em áreas próximas à rodovia. A tendência é a instalação de pólos de logística ao longo da rodovia. As empresas que atuam na área de comércio exterior vão transferir suas sedes para áreas mais próximas ao complexo portuário de Vitória. O mesmo acontecerá com as que atuam na distribuição de cargas, que optarão pelo entorno da rodovia para montar os centros de distribuição.

22. Avenida América: Elaboração do termo de referência do projeto para ligação da Avenida América com a Avenida Carlos Lindemberg, por cima da Vila América.

23. Avenida Leitão da Silva: Desenvolvimento do projeto de adequação viária.

REGIÃO CENTRO-METROPOLITANA DA GRANDE VITÓRIA LOCALIZAÇÃO DOS NOVOS PROJETOS VIÁRIOS

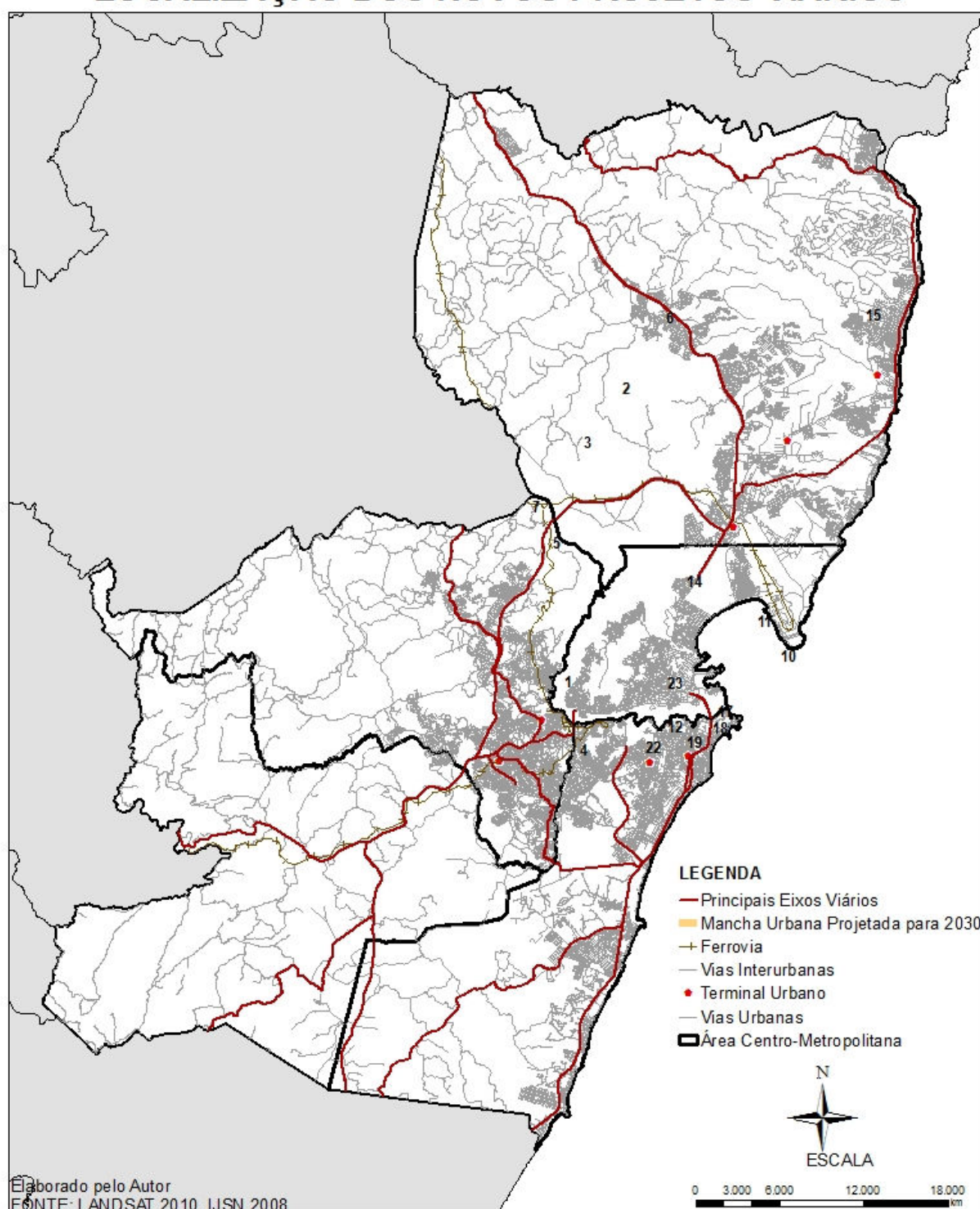


FIGURA 49: MAPA MOSTRANDO OS NOVOS PROJETOS VIÁRIOS
Fonte: Elaboração pelo autor.

Como já apresentado em capítulos anteriores as vias e os empreendimentos imobiliários possuem relação de interinfluência, sendo assim, as áreas que já fazem parte da mancha urbana tendem a se dinamizar, e àquelas que ainda não são urbanizadas poderão se integrar efetivamente a área centro-metropolitana.

A Figura 50 apresenta a expansão da mancha urbana esperada para 2030 com base em dados do mercado imobiliário e industrial, projetos das prefeituras e do governo estadual e também de observações feitas em imagens de satélite. Foi também embasado em ações e perspectivas propostas em documentos com o Serra 21 e Agenda Vitória 2028, assim como também análises de especialistas como André Abe. A partir de então pode ser constatado que a área a se expandir até a data projetada seja de 205 km², indo de 480 km² para 685 km², representando um aumento de 42%.

As áreas projetadas encontram-se principalmente no litoral da Serra em direção a Fundão e no litoral de Vila Velha nas proximidades com Guarapará. Na parte continental se concentrará nas margens dos grandes eixos, com destaque para a aglomeração próxima a área industrial TIMS e nos municípios de Cariacica e Viana na periferia dos principais eixos viários, destacando-se o entroncamento da BR-101 com a BR-262.

TABELA 4: QUADRO RESUMO DOS EIXOS VIÁRIOS, PÓLOS E AÇÕES CENTRALIZADORAS E ÁREA URBANA ENTRE 1980 E 2030.

PERÍODO	EIXOS VIÁRIOS	PÓLOS / AÇÕES POLARIZADORAS
Área da Mancha Urbana em 1983: 205 km²		
1980 a 1999	<ul style="list-style-type: none"> • Corredor Centro-Leste; • Av. Vitória; • Av. Nossa Senhora da Penha; • Av. Fernando Ferrari; • Av. Adalberto Simão Nader; • BR-101; • ES – 010; • Av. Maruípe; • Av. Beira Mar; • BR-262; • Av. Expedito Garcia; • ES-080; • Av. Lindemberg; • Av. Robert Kennedy; • Segunda e Terceira Ponte. 	<ul style="list-style-type: none"> • Porto de Vitória e de Tubarão; • CST; • CVRD; • Cais de Vila Velha; • Criação do CIVIT I e II • Comércio e serviços no Centro da Capital; • Ampliação do comércio em Laranjeiras após implantação do terminal urbano; • Inauguração do Shopping Vitória; • Criação o Pólo de Confecções da Glória; • Portos Secos.
Área da Mancha Urbana em 2008: 480 km²		
2000 a 2029	<ul style="list-style-type: none"> • Duplicação da BR-101; • Ampliação da Terceira Ponte; • Desenvolvimento do projeto de adequação viária da Avenida Leitão da Silva; • Projeto para ligação da Avenida América com a Avenida Carlos Lindemberg, por cima da Vila América; • Duplicação da Rodovia do Contorno Metropolitano; • Contorno do Mestre Álvaro; ligação aeroporto-Rodovia do Contorno; rodovia Serra Sede – Jacaraípe • Rodovias Darly Santos e BR-447 Leste-Oeste; • Avenida do Canal Bigossi; • Ampliação da Av. Fernando Ferrari ; • Nova ponte de ligação Vitória – Cariacica; • Túnel Sub-Aquático Glória – Jucutuquara; 	<ul style="list-style-type: none"> • Criação do TIMS • Complexo portuário; e investimentos retro-portuários e logísticos no Arco Metropolitano; • Novos condomínios em Serra, Cariacica e Vila Velha; • Ampliação do Pólo de Confecções da Glória; • Diversificação da Chocolates Garoto; • Investimentos na CST - Arcelor Mittal e na CVRD. • Ampliação do complexo Aeroportuário; • Ampliação dos Shoppings; • A dinâmica atual do mercado imobiliário; • A incrementação do setor turístico e hoteleiro;
Área da Mancha Urbana prevista para 2030: 685 km²		

Fonte: Elaboração pelo autor.

EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA COM PROJEÇÃO ATÉ 2030

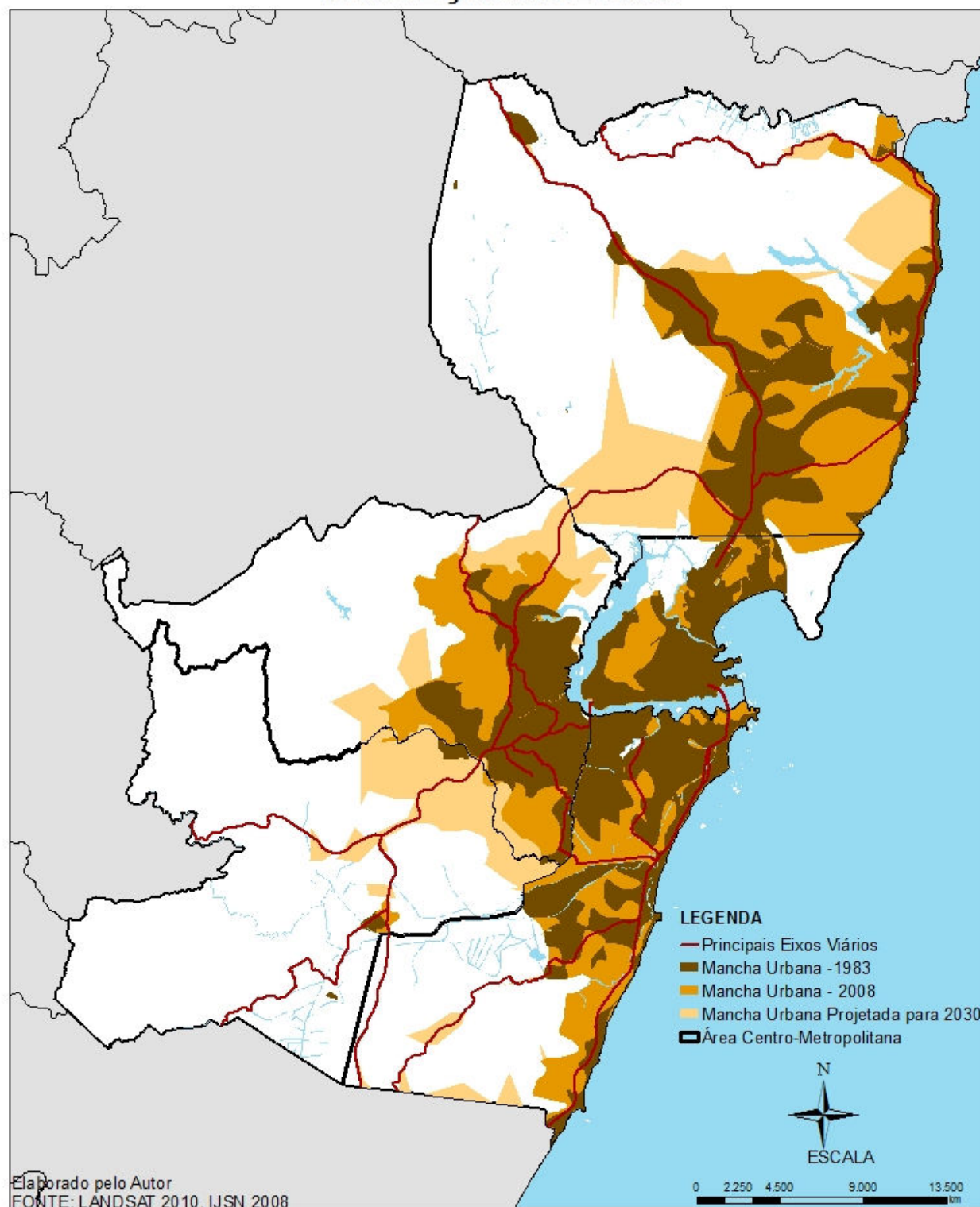


FIGURA 50: MAPA DA EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA COM PROJEÇÃO PARA 2030
 Fonte: Elaboração pelo autor.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta dessa pesquisa foi discutir a expansão da área central da Região Metropolitana da Grande Vitória, e relação com os principais eixos viários, em uma área que denominei para fins de identificação de “centro-metropolitana”, por ser formada pela área de maior dinamismo urbano da Grande Vitória, composta por Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica.

Conforme apresentado, a área da pesquisa se tornou um centro de atração populacional a partir de meados do século XX, em virtude de aspectos econômicos repulsivos na zona rural, como a erradicação dos cafezais, onde 71% da área plantada foi suprimida, liberando uma exército de trabalhadores na casa dos 60 mil, que desempregados. Também de aspectos atrativos na Região Metropolitana, como o recebimentos de indústrias de grande porte, como CVRD, CST, USIMINAS, Samarco e Aracruz Celulose e a criação de distritos industriais como o CIVIT I e II. Estes empreendimentos foram estrategicamente instalados em áreas que permitissem um melhor contato com o mercado nacional, por isso foram instalados próximos a grandes vias nacionais e estaduais.

Com o dinamismo ocorrido em virtude destes empreendimentos um grande número de trabalhadores se tornou necessário, e dessa forma outros empreendimentos, desta vez imobiliários passaram a compor o cenário metropolitano capixaba. O Mercado imobiliário teve grande influencia na economia local, pois ao se desenvolver, também aumentou a necessidade de outros setores que o amparasse.

Foi identificada uma relação de reciprocidade entre as vias e os empreendimentos imobiliários. A existência de grandes vias é um dos fatores que valoriza um empreendimento imobiliário, visto que a integração às demais localidades é de sumária importância para todas as pessoas, seja pelo acesso ao trabalho, educação ou lazer. No município da Serra e Vila Velha percebe-se este fato, visto que grandes empreendimentos imobiliários surgem as margens de grandes vias como a Rodovia do Contorno e ES-010 na Serra e margeando a Rodovia do Sol em Vila Velha.

Em outros casos a mancha urbana avança, para posteriormente ser atendida por um sistema eficiente de vias integradoras, fato mais comum em loteamentos clandestinos ou de baixo padrão, visto que áreas ainda não atendidas por infra-estruturas públicas são, normalmente, de menor valor. Após serem povoadas, estas localidades exigem do poder público a integração com as áreas centrais, como ocorreu em áreas de Cariacica e Serra.

Constatou-se que atualmente as áreas mais adensadas da área Centro-Metropolitana da Grande Vitória encontram-se nas margens de grandes vias e estrategicamente próxima a grandes centros comerciais e industriais. A maior aglomeração urbana encontra-se então desde o norte do município da Serra até o Sul de Vila Velha em direção a Guarapari, seguindo pelos eixos litorâneos, no centro da mancha urbana encontra-se a Capital estadual, Vitória, que polariza o Região metropolitana e vem expandindo seu crescimento urbano em todas as extremidades da ilha. Outra grande aglomeração está na confluência das grandes rodovias federais que cortam a região, nos limites municipais de Viana e Cariacica e que segue cada vez mais adensado até o centro de Vitória.

Por outro lado as áreas menos adensadas e menos propensas ao adensamento ou expansão urbana são aquelas mais distantes dos grandes centros industriais ou de serviços e não atendidas por um sistema viário de grande porte, tal fato ocorre apenas nas áreas rurais dos municípios de Cariacica, Serra e Viana, com exceção daquelas que estão para se tornar áreas de expansão urbana como ocorre no distrito de Queimado em Serra.

A grande ampliação da área centro-metropolitana em área e quantidade de pessoas não recebeu investimentos em infra-estrutura viária proporcional. Fato observado nos vários problemas e entraves viários e de mobilidade urbana existente na atualidade. O grande dinamismo comercial e industrial contribuiu para a ampliação da movimentação urbana, tanto de cargas como de pessoas, contudo se tornou necessário a tomada de uma série de medidas para promover uma locomoção eficiente no meio urbano, ou seja, uma mobilidade sustentável em todos os níveis,

desde pedestres até os veículos de grande porte, passando pelo transporte público e pensando em soluções mais eficientes e menos poluidoras.

Todos os distritos industriais da área de estudo foram implantados próximos aos grandes eixos de circulação viária da Grande Vitória, e as áreas comerciais só obtiveram crescimento mais acelerado quando começaram a serem atendidas por vias que permitissem maior mobilidade e integração com suas respectivas áreas de influência.

Com este intuito o Governo do Estado elaborou o Programa de Mobilidade Metropolitana, que pretende investir, a partir de 2012, recursos que resultem em uma capacidade viária que suporte com qualidade os milhares veículos e pessoas que circulam na Grande Vitória todos os dias.

Através de comparação de mapas com as linhas do TRANSCOL de 1980 com o atual, fazendo uma sobreposição com a mancha urbana neste período, foi possível concluir que o transporte coletivo atua como promotor do avanço da mancha urbana, de modo que em locais atendidos pelo sistema que inicialmente tinha pouca densidade demográfica ampliaram sua concentração populacional e sua área consideravelmente no período comparado, como visto nas imediações de Laranjeiras e Carapina na Serra e Campo Grande em Cariacica.

De base de informações imobiliárias, projetos públicos e observações de imagens de satélite foi possível propor as possíveis áreas de expansão da região centro-metropolitana margeando os principais eixos viários, como já vem ocorrendo a pelo menos três décadas e em localidades nas bordas centro-metropolitanas que esperam receber investimentos neste setor. A citar o sul de Vila Velha margeando a Rodovia do Sol, as áreas próximas a Rodovia do Contorno, tanto em Cariacica quanto em Serra e também o norte da Serra pelo Litoral nas proximidades da ES-010.

A utilização de SIG foi de fundamental importância para a análise dos dados e espacialização das informações e conclusões obtidas, pois através de imagens de

satélite, digitalização de mapas antigos, modelos de sombreamento, sobreposição de mapas, identificação com falsa cor, além de outras técnicas que possibilitaram utilizar a cartografia moderna como ferramenta e método em todas as etapas do projeto.

A ferramenta SIG também foi de fundamental importância para verificação da correlação entre relevo, traçado viário e ocupação humana, através da qual verificou-se que o traçado viário segue evitando o relevo mais elevado, mesmo que amplie a distância percorrida, como observado na disparidade da ocupação das margens dos grandes eixos litorâneos se comparado as vias em direção a área serrana do estado, a citar a ES-010 e a BR-262, respectivamente. Verificou-se também que a expansão da mancha urbana seguiu os eixos planos, evitando assim o relevo mais acidentado, mesmo com a facilitação ao tráfego possibilitada pela via.

REFERÊNCIAS

ABE, André Tomoyuki. Grande Vitória: crescimento e metropolização. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. Desempenho e qualidade nos sistemas de onibus urbanos, 2008.

BEAUJEAU-GARNIER, Jacqueline. Geografia Urbana. 2º ed. Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa, 1997.

_____. Geografia urbana. 4. ed. Paris: Armand Colin, 1995.

BOUDEVILLE, J-R., 1968, L'Espace et les pôles de croissance, PUF, Paris.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira. A construção da cidade: formas de produção imobiliária em Vitória. Vitória: Florecultura, 2002.

CAMPOS, Martha Machado. Vazios operativos da cidade: territórios interurbanos na Grande Vitória (ES). Tese de Doutorado, PUC/SP, São Paulo, 2004.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa Campos. Mobilidade Sustentável: Relacionando Transporte e Uso do Solo. Relatório Final CNPq.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Urbano. 3ª Ed. Ática, 1995.

COMISSÃO EUROPÉIA / TRANSPLUS. ALCANÇAR A SUSTENTABILIDADE ATRAVÉS DE POLÍTICAS INTEGRADAS DE TRANSPORTES E USOS DE SOLO: Relatório Final, 2003.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Centro de Estudos em Logística – COPPEAD. Transporte de cargas no Brasil: Ameaças e Oportunidades para o Desenvolvimento do País.

COORDENAÇÃO ESTADUAL DE PLANEJAMENTO, GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Estudo dos Acessos a 3ª Ponte. Vitória, 1985.

CUSTÓDIO, Costa Fábio. OS TRANSPORTES E OS PADRÕES ESPACIAIS DE EXPANSÃO URBANA: A CONFIGURAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO, 2006.

ESCOBAR, Maria do Carmo Grijó. Terceira Ponte – Acesso Norte: Uso e Ocupação do Solo, Projeto de Graduação, 1989.

ESTATUTO DA CIDADE, 2001

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto. TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. Transporte Público Urbano. 2ª Ed. Rima. São Carlos, 2004.

FITZ, Paulo R. Geoprocessamento sem complicação., Ed. Oficina de Textos, 2008.

GIL, Antonio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

GORDINHO, Margarida Cintra (Org.). Transportes no Brasil: A opção rodoviária, Editora Marca D'água, São Paulo, 2003.

GONÇALVES, Thalismar Matias. Novas estratégias da produção imobiliária na Grande Vitória : um estudo sobre as recentes transformações do espaço urbano de Serra-ES. Dissertação de Mestrado, 2011.

GOTTDIENER, M. A produção do espaço urbano. São Paulo: Edusp, 1993.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO - SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM - Programa Rodoviário do Estado do Espírito Santo – 2008.

_____. Relatório Anual de Estatística de Trânsito: Total – Região Metropolitana da Grande Vitória, 2009.

HADDAD, P. R. (1989) (Org.), Economia regional: teorias e métodos de análise. Fortaleza: BNB/ETENE.

HIRSCHMAN, A. O., 1958, The Strategy of Economic Development, Yale University Press, New Haven, Connecticut.

HUYGHE, François-Bernard, La route de la soie ou les empires du mirage", Petite bibliothèque Payot, 2006.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de Influência das Cidades. Rio de Janeiro, 2007.

IJSN. Região Metropolitana da Grande Vitória – RMGV: Sistema Gestor e Informações Básicas. Vitória, 2005.

LEFEBVRE, H., 1974, La production de l'espace, Paris, Anthropos.

_____. 2004 (1970) A Revolução Urbana, Belo Horizonte: Ed. UFMG.

MAGALHÃES, Leonardo Rodrigues Lagoeiro. Condicionantes conceituais e metodológicos para a percepção da relação entre infra-estrutura de transporte rodoviário e desenvolvimento econômico regional: o caso do eixo Leste metropolitano do Rio de Janeiro. XXVI ENEGEP - Fortaleza, CE, 2006.

_____. Sistema de transporte rodoviário e difusão espacial do processo de urbanização na região leste metropolitana do rio de janeiro. Dissertação de Mestrado, UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

MARX, Karl. Formações Econômicas Pré-Capitalistas. 2º ed. Paz e Terras. Rio de Janeiro, 1977.

_____. 1859, Introdução à Contribuição para a crítica da economia política. 5ª edição, Nova Cultural ed., São Paulo, 1991.

MASSON, S., 1998, "Interactions entre système de transport et système de localisation, de l'héritage des modèles traditionnels à l'apport des modèles interactifs de transport et d'occupation des sols", Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°33, pp. 79-108.

MENDONÇA, E. M. S. Transferência de interesse no percurso da verticalização de construções em Vitória. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

MYRDAL, G., 1972, Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas. Ed. Saga, 3ª ed., Rio de Janeiro.

NALLI, Gizeli Zanetti. Paço Municipal de Vila Velha – Uma Nova Proposta de Obra Pública, Projeto de Graduação, 2003.

OLIVEIRA F. O Estado e o Urbano no Brasil. In. "Espaço e Debates". Cortez. São Paulo, 1978.

PEREIRA, P. C. X. Transformações socioterritoriais de grandes áreas metropolitanas: metropolização e produção imobiliária, uma visão a partir de São Paulo. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12, 2009. Montevideu. Anais eletrônicos. Disponível em: <www.easyplanners.com>. Acesso em: jun. 2009.

PERROUX, F., A economia do século XX. Lisboa: Herder, 1967.

_____. "Les espaces Économiques", Economie Appliquée, n. 1, pp.225-244.

REIS, L. C. T. Descentralização e Desdobramento do Núcleo Central de Negócios na Cidade Capitalista: Estudo comparativo entre Campo Grande e Praia do Canto, Grande Vitória-ES. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

RIBEIRO, L. C. de Q. e LAGO, L. Reestruturação nas Grandes Cidades Brasileiras: o modelo centro/periferia em questão. 1994. Disponível em: <www.observatoriodasmetropoles.net>. Acesso em: 06 de ago. 2008.

ROSSI, Elaine Cristina e BARBOSA, Livia Barraque. A Influência da Rodovia do Contorno no uso e ocupação do solo nas áreas periféricas dos municípios de Serra e Cariacica. Vitória, 2012.

SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. 5º ed. EdUSP. São Paulo, 2005.

_____. Por uma outra Globalização – do pensamento único à consciência universal. São Paulo: Record, 2008.

SOUZA, M. L. de. Abc do desenvolvimento urbano. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SPÓSITO, M. E. B. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. Investigaciones Geográficas, Boletim Del Instituto de Geografia – UNAM, ISSN 0188-4611, n. 54, 2004, pp. 114-139.

VILLASCHI FILHO, Arlindo e DEUS, Andréa Santos de. Inovação localizada na economia capixaba: Logística de apoio ao Comércio exterior. Vitória, 2000.

WEBER, Alfred. Theory of Location of Industries, 2ª ed. Chicago: University of Chicago Press, 1957. (Primeira edição: 1909).

Ademi-es - www.ademi-es.com.br

ANTT – www.antt.gov.br

ASEVILA – www.asevila.org.br

DETRAN-ES - www.detran.es.gov.br

Folha Vitória – www.folhavitória.com.br

Fórum de Mobilidade Urbana – www.mobilidadeurbana.es.gov.br

Gazeta on line – www.gazetaonline.globo.com

Geobases – www.geobases.es.gov.br

IBGE – www.ibge.gov.br

Prefeitura da Cariacica – www.cariacica.es.gov.br

Prefeitura da Serra – www.serra.es.gov.br

Prefeitura da Vila Velha – www.vilavelha.es.gov.br

Prefeitura da Vitória – www.vitoria.es.gov.br

Sky Craper City – www.skycrapercity.com